





No. 51. 1886.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 3. Juli 1886.

Instradirungsschema für Verkehrsstörungs-Telegramme.

Bei dem innigen Zusammenhange, in welchem heute die Eisenbahnen der Erde und noch weit mehr jene eines Landes unter einander stehen, erscheint es wichtig und nothwendig, jede Verkehrsstörung auf einer Bahnlinie unverzüglich auf telegraphischem Wege den betheiligten Bahnen bekannt zu geben. Bei der ersten Absendung und bei der Weiterbeförderung dieser Verkehrsstörungs-Telegramme wird in Oesterreich zur Zeit derartig verfahren, dass die von einer solchen Störung betroffene Bahn die Anzeige hiervon an ihre Nachbar- und Zweigbahnen erstattet und diese die Meldung in gleicher Weise weiter senden. Es ist nun leicht begreiflich, dass hierbei Unregelmässigkeiten und Irrungen aller Art auftreten, dass einzelne Bahnen die Nachricht doppelt und dreifach erhalten und andere wieder von der betreffenden Verkehrsstörung nichts erfahren.

Um nun solchen Unzuträglichkeiten entgegen zu wirken und in die Beförderung der Verkehrsstörungs-Telegramme System zu bringen, hat der Telegraphenchef der K. K. pr. Südbahngesellschaft, Herr Inspektor M. Kohn in Wien, ein Instradirungschema hierfür aufgestellt, welches von sämmtlichen Oesterreichischen Bahnen angenommen worden ist und am 1. August d. J. in Kraft tritt.

Die betreffende Tabelle setzt sich — wie es der nachstehend wiedergegebene Theil derselben zeigt — aus vertikalen und horizontalen Spalten zusammen, in welchen nach dem Alphabete, und zwar von oben nach unten sowohl, als auch von links nach rechts die verschiedenen Bahnen angeführt und je mit einer Zahl bezeichnet sind. Nehmen wir beispielsweise an, es würde auf der Buschtêhrader Bahn, welche in der Tabelle unter No. 10 erscheint, durch irgend einen Umstand die Einstellung des Betriebes veranlasst, so finden wir im Zusammenstosse der Vertikalspalte 10 mit den einzelnen Horizontalreihen für jede Bahn jene Linien angegeben, an welche dieselbe die Nachricht der Betriebsstörung zu melden hat. Die Buschtêhrader Bahn telegraphirt die Mittheilung von der auf einer ihrer Strecken erfolgten Betriebseinstellung also an die Bahnen 3, 6, 40, 45; die erstere (Aussig-Teplitzer Bahn) sendet dieselbe an 26, d. i. an die Oesterreichische Nordwest- und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn; die Galizische Carl-Ludwigbahn, welche das Telegramm von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erhält, gibt es an 21 und 48 weiter u. s. f. Für alle Bahnen, deren Felder in der betreffenden Vertikalspalte — im angeführten Beispiele Spalte 10 — leer sind, entfällt jede weitere Aufgabe bezüglich der Verständigung über die Betriebsstörung an eine andere Linie. Bei der Aufstellung des Schemas hat Herr Inspektor Kohn den — wie schon erwähnt — auch bisher, jedoch nicht nach einheitlichem Schema befolgten Grundsatz beachtet, dass jede Bahn nur die von ihr abzweigenden und an sie anschliessenden Bahnen von der Betriebsstörung auf einer Linie der Monarchie zu verständigen hat.

Wie aus einer am Fusse des Schemas befindlichen Anmerkung zu entnehmen ist, wird auch der bezügliche Depeschenverkehr mit den ausländischen Anschlussbahnen geregelt, und darf z. B. ein Verkehrsstörungs-Telegramm, welches von den Sächsischen Staatsbahnen an die Oesterreichischen Bahnen gesendet wird, nur durch die Oesterreichische Nordwest- und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn (26) und zwar in gleicher Weise weiter befördert werden, als ob die Verkehrsstörung auf dieser Bahn selbst eingetreten wäre, also an jene Linien, welche in der Horizontalreihe 26 unter der Rubrik 26 durch Zahlen angeführt sind.

Aus vorstehenden Erläuterungen dürfte hervorgehen, dass durch diese Anordnung die Weiterbeförderung von Verkehrsstörungs-Telegrammen so geregelt ist, dass jeder Zeitverlust und jede unnöthige Arbeit, sowie jeder Irrthum und jedes Missverständniss vermieden wird. Die Anwendung dieses Schemas erscheint namentlich für Staaten mit sehr grossen und „verwickelten" Eisenbahnnetzen empfehlenswerth, wie z. B. für die Preussischen Staatsbahnen, bei denen die Linien der einzelnen Direktionen einander oft durchkreuzen. Aus diesem Grunde hielten wir es für angezeigt, unsere Leser auf das Instradirungsschema Kohn's aufmerksam zu machen. A. B.

wird die bezügliche Depesche durch die nachfolgenden Bahnen an die in deren Horizontalrubriken mittelst Nummern bezeichneten Hinterbahnen befördert.		Bei einer Verkehrsstörung auf den Linien der nachstehenden Bahnen									
			Arad-Csanader und Arad-Körösthal-Bahn (Arad)	Aussig-Teplitzer Bahn (Teplitz)	Böhmische Kommerzial-Bahn (V.-L. Jicin)	Böhmische Nordbahn (Prag)	Böhmische Westbahn (Betriebsdirektion in Prag)	Bosna-Bahn (Dervent)	Bozen-Meraner Bahn (Verkehrsinspektorat in Meran)	Budapest-Fünfkirchen-Mohacs-Barcser Bahn (Budapest)	Buschtêhrader Bahn (Prag)
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1											
2	Arad-Csanader und Arad-Körösthal-Bahn (Arad)		28, 37								
3	Aussig-Teplitzer Bahn (Teplitz)			10, 17, 26 27	10	10	26				26
4	Böhmische Kommerzial-Bahn (V.-L. Jicin)				5, 26, 27						
5	Böhmische Nordbahn (Prag)					4, 26, 27 45					
6	Böhmische Westbahn (Betriebsdirektion in Prag)					40	5, 10, 17 27, 40				
7	Bosna-Bahn (Dervent)							37			
8	Bozen-Meraner Bahn (Verk.-Inspektorat in Meran)								31		
9	Budapest-Fünfkirchen-Mohacs-Barcser Bahn (Budapest)									32, 37	
10	Buschtêhrader Bahn (Prag)			40			3				3, 6, 40 45
11											
12											
13	Galizische Carl-Ludwig-Bahn (Betriebsdirektion in Lemberg)		21, 48	21, 36, 48	21, 48	21, 36, 48	21, 36, 48	21, 48	21, 36, 48	21, 48	21, 48
14	K. K. nordöstliche Staatsbahnen (K. K. Betriebsdir. in Lemberg)										
15	Istrianer Staatsbahn (K. K. Betriebsdirektion in Pola)										
16	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Wien)		13, 14, 19 22, 23, 25 30, 42, 49	13, 14, 18 19, 23, 25 30, 42, 49	13, 14, 18 19, 23, 25 30, 42, 49	13, 14, 18 19, 23, 25 30, 42, 49	13, 14, 18 19, 23, 25 30, 31, 42 49	13, 14, 19 22, 23, 25 30, 42, 49	13, 14, 18 19, 25, 22 23, 30, 42 49	13, 14, 19 22, 23, 25 30, 42, 49	13, 14, 18 19, 23, 25 30, 42, 49
17	K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen (Wien)		6, 20, 40 47	6, 20, 47	20, 40, 47	6, 20, 47	20, 47	6, 20, 40 47	5, 6, 10 20, 47	6, 20, 40 47	20, 47
18	Kaschau-Oderberger und Gölniczthal-Eisenbahn (Budapest)		16		35	35					35

Aus dem Landes-Eisenbahnrath.

Die auf der Tagesordnung der am 25. und 26. Juni stattgehabten Sitzungen stehenden Gegenstände (Vorlagen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten) waren von dem Ausschuss des Landes-Eisenbahnraths in der Sitzung vom 8. Juni vorberathen worden.

1. Ausschliessung des Gaskokes von den Ausnahmetarifen für Steinkohlen und Kokes nach dem Auslande und den Küstengebieten der Nordsee.

Der zur Sache gehörte Bezirks-Eisenbahnrath Köln hatte die beiden ihm vorgelegten Fragen

1. ob in wirthschaftlicher Beziehung eine Nothwendigkeit dafür anzuerkennen sei, die zur Unterstützung der Ausfuhr und des Wettbewerbes gegen ausländische Erzeugnisse zu Gunsten der einheimischen Kohlen- und Kokesindustrie eingeführten Ausnahmetarife für Sendungen nach dem Auslande und dem Küstengebiete der Nord- und Ostsee auch auf die Gasanstalten auszudehnen, und
2. ob Bedenken vorliegen, die Gasanstalten bezw. Gaskokes von den in Rede stehenden Ausnahmetarifen, soweit dieselben auf Gaskokes Anwendung finden können, durch Abänderung der Tarifbestimmungen künftig auszuschliessen

mit Stimmenmehrheit verneint, zugleich aber beantragt, die Ausscheidung der Gasanstalten aus den Kohlen-Ausnahmetarifen bis zum 1. Januar 1887 zu verschieben.

In Uebereinstimmung mit diesem Gutachten haben die betheiligten Königlichen Eisenbahndirektionen den Antrag gestellt,

„die Gasanstalten bezw. die Gaskoke vom 1. Januar 1887 ab von allen Ausnahmetarifen, ausgenommen diejenigen für den inneren und Nachbarverkehr der Rheinisch-Westfälischen Eisenbahnen, auszuschliessen."

Der Ausschuss des Landes-Eisenbahnraths hat einstimmig beschlossen, die Befürwortung des Antrages der Königlichen Eisenbahndirektionen zu empfehlen.

Der Landes-Eisenbahnrath schliesst sich dem Antrage des Ausschusses mit der Massgabe an, dass der Ausschluss der Gasanstalten nicht am 1. Januar 1887, sondern 1888 stattfinden möchte. Seitens des Stellvertreters des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten wird bemerkt, dass dieser Aenderung Bedenken nicht entgegenstehen.

2. Antrag auf Einführung von Ausnahmetarifen für Baumwollsaatöl (Cottonöl) im Verkehr von Harburg nach dem Rhein und dem südwestlichen Deutschland.

Die Oelfabrik F. Thörl in Harburg hat beantragt, Baumwollensaatöl in die Ausnahmetarife aufzunehmen, welche für Palmöl, Palmkernöl und Kokosnussöl im Verkehr von Harburg nach Stationen am Rhein und im südwestlichen Deutschland bestehen.

Der Ausschuss empfiehlt, den Antrag nicht zu befürworten.

Der Landes-Eisenbahnrath beschliesst dem Antrage des Ausschusses gemäss.

3. Antrag auf Frachtermässigung für denaturirtes Fabriksalz und rohe Kalksteine.

Die Fabrik „Silesia, Verein chemischer Fabriken" zu Ida-Marienhütte bei Saarau in Schlesien, welche die Darstellung

von Soda nach dem Leblanc'schen Verfahren betreibt, hatte sich an den Herrn Minister mit der Bitte gewendet,

a) der Bildung eines ermässigten Ausnahmetarifes für Fabriksalz, denaturirtes, oder welches unter Steuer-Begleitschein II expedirt wird, auf Grundlage der normalen Tarifirung von 2,2 ₰ pro Tonnenkilometer, aber unter Wegfall der Expeditionsgebühr von 1,20 ℳ pro Tonne,

b) die Herstellung eines ermässigten Ausnahmetarifs für rohe Kalksteine auf Grundlage der normalen Tarifirung von 2,2 ₰ pro Tonnenkilometer, aber unter Ermässigung der Expeditionsgebühr von 1,20 ℳ auf 0,60 ℳ pro Tonne

anordnen zu wollen.

Der Ausschuss beschliesst aus den zu Gunsten des Antrages vorgetragenen Gründen, zumal die Gewährung desselben andere Interessen nicht benachtheiligt, die Befürwortung der beantragten Ausnahmetarife für Fabriksalz und rohe Kalksteine zu empfehlen.

Der Landes-Eisenbahnrath stimmt dem Antrage des Ausschusses zu.

4. Ermässigte Rückfracht im Verkehr zwischen Berlin und Hamburg.

Die Frachten für Stückgut im Verkehr zwischen Berlin und Hamburg wurden bei der Betriebseröffnung der Berlin-Hamburger Eisenbahn im Jahre 1846 nach einem Strecken-Einheitssatz von 3 Silberpf. für den Centner und die Meile bemessen, weil bei der Beförderung von Gütern zwischen den genannten Plätzen noch die Mecklenburgischen, Lauenburgischen und beiderstädtischen Transitzölle zu zahlen waren, die auf dem Frachtverkehr anderer Hafenplätze nicht lasteten und daher für die Berlin-Hamburger Eisenbahn den Charakter eines Frachtzuschlages hatten, welcher gegenüber den im Verkehr mit Berlin konkurrirenden Hafenplätzen nur durch entsprechend billigere Bemessung des Frachtsatzes Berlin-Hamburg ausgeglichen werden konnte.

Der nach dem angegebenen Einheitssatz berechnete Gesammtsatz wurde bei der allgemeinen Tariferhöhung im Jahre 1874 um 20 pCt. erhöht und beträgt seitdem 2,49 ℳ für 100 kg (8 Markpfennig für die Tonne und das Kilometer nebst 20 ₰ Expeditionsgebühr für 100 kg), während der normal berechnete Frachtsatz 3,35 ℳ für 100 kg (11 ₰ für die Tonne und das Kilometer nebst 20 ₰ Expeditionsgebühr für 100 kg) betragen würde.

Obgleich die frühere Privatdirektion der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft schon nach der im Jahre 1866 erfolgten Aufhebung der Transitzölle und auch später bestrebt gewesen ist, den ermässigten Frachtsatz zu beseitigen, so ist derselbe doch auf Wunsch des Senats der Stadt Hamburg aus Rücksichten auf die Interessen des Hamburger und Berliner Handels bisher beibehalten worden und gilt nicht allein im Verkehr zwischen Berlin und Hamburg, sondern, da grundsätzlich die Frachtsätze näher liegender Stationen nicht höher sein dürfen, als diejenigen weiter liegender Stationen, auch für diejenigen vor Berlin bezw. Hamburg liegenden Stationen, deren Frachtsätze bei normaler Berechnung höher sein würden, als der ermässigte Berlin-Hamburger Satz. Ferner musste der ermässigte Satz, zur Vermeidung von Umkartirungen bei der Feststellung der direkten Frachtsätze für den sich über Berlin bezw. Hamburg oder die vorgelegenen Uebergangsstationen bewegenden Verkehr, berücksichtigt werden, auch bildete derselbe die Grundlage für den Stückgutsatz Berlin-Bremen, welcher aus dem Berlin-Hamburger Satz unter Zuschlag der normalen Fracht für 15 km zusammengesetzt ist.

Nachdem der Landes-Eisenbahnrath aus Anlass der Vorlage der Uebersicht über die finanziellen und wirthschaftlichen Wirkungen einer Beseitigung der Ungleichheiten in den Normaltransport- und Expeditionsgebühren in der Sitzung vom 2. Juni 1885 empfohlen hat, in der gleichmässigen Gestaltung der Gütertarife fortzufahren, namentlich durch allmähliche Beseitigung der in den Direktionsbezirken Altona-Hannover noch bestehenden Ungleichheiten, hat bei der Umarbeitung des Lokal-Gütertarifs des Direktionsbezirks Altona, welchem die frühere Berlin-Hamburger Eisenbahn jetzt angehört, im Bezirks-Eisenbahnrath zu Altona eine eingehende Erörterung der Frage stattgefunden, ob und inwieweit einerseits im finanziellen Interesse der Staats-Eisenbahnverwaltung, andererseits im Interesse des Handels ein Bedürfniss zur Beibehaltung der jetzt geltenden niedrigen Stückgutfrachtsätze anzuerkennen sei.

Der Bezirks-Eisenbahnrath hat sich, nach Vorberathung des Gegenstandes, in einer zu dem Zweck eingesetzten Kommission, in seiner Sitzung vom 24. Oktober 1885 mit grosser Majorität für die Beibehaltung der ermässigten Stückgutsätze ausgesprochen.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona hat sich in einem Bericht vom 13. November 1885 dahin ausgesprochen, dass der Erhöhung der Stückgut-Frachtsätze weder in Rücksicht auf die Konkurrenz des Sammelgutverkehrs Bedenken entgegenstehen und dass eine Erhöhung keinen Verlust, sondern eine, wenn auch nicht erhebliche Mehreinnahme für die Staatskasse zur Folge haben würde.

Der Ausschuss hat beschlossen, dem Landes-Eisenbahnrath zu empfehlen, die Aufhebung der ermässigten Fracht für Stückgut im Verkehr zwischen Berlin und Hamburg und denjenigen Stationen, deren Tarife nach den Frachtsätzen für erstere gebildet sind, zu befürworten.

Der Landes-Eisenbahnrath beschliesst, den Antrag des Ausschusses anzunehmen, jedoch mit der Massgabe, dass der ermässigte Frachtsatz für Stückgut zwischen Hamburg und Berlin bis zum Eintritt Hamburgs in den Zollverein bestehen bleibe.

5. Anträge auf Einführung von Ausnahmetarifen für Eisenerze von Böhmen nach Oberschlesischen Hüttenstationen.

Von der Oberschlesischen Eisenbahnbedarfs-Aktiengesellschaft zu Morgenroth ist beantragt worden für Eisenerze aus den, zwischen den Stationen Duznik der Prag-Duxer Eisenbahn und der Station Kladno der Buschtêhrader Eisenbahn belegenen, Gruben bei Nutzschitz im Verkehr nach Morgenroth einen Ausnahmetarif auf der Grundlage des Streckeneinheitssatzes von 1,75 ₰ für die Tonne und das Kilometer nebst 6 ₰ Expeditionsgebühr für 100 kg für jede Endbahn einzuführen.

Der Bezirks-Eisenbahnrath zu Breslau hat den Antrag befürwortet; ebenso die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau, letztere sowohl hinsichtlich des Verkehrs nach Morgenroth als auch nach Königshütte, unter der Voraussetzung, dass die betheiligten Böhmischen Bahnen die gleiche Tarifgrundlage zugestehen.

Der Ausschuss empfiehlt, die Anträge zu befürworten, da der Bezug dieser Erze im Interesse der Oberschlesischen Industrie wünschenswerth und eine Benachtheiligung anderer Deutscher Bezirke nicht nachgewiesen ist.

Der Antrag des Ausschusses wird angenommen.

6. Frachtermässigung für Getreide und Mehl bei Beförderung auf längeren Strecken.

Bei den Verhandlungen des Reichstages und des Landtages ist wiederholt eine Untersuchung der Frage angeregt worden, ob und inwieweit es zu erreichen sein möchte, durch eine Ermässigung der Getreidefracht für weitere Entfernungen dem einheimischen Getreidebau der östlichen Provinzen die Konkurrenz, insbesondere mit den ausländischen Erzeugnissen, auf den Geldmärkten des mittleren und westlichen Deutschlands zu ermöglichen. Aehnliche Anträge haben schon früher Anlass zu statistischen Erhebungen gegeben, nicht ohne den Widerspruch landwirthschaftlicher Kreise der mittleren Provinzen alsbald hervorzurufen. Insbesondere wurde von dem landwirthschaftlichen Centralverein des Regierungsbezirks Cassel schon in einer Eingabe vom 2. Dezember 1882 jenen Anträgen entgegengetreten. Auch sind Anträge ähnlicher Art von dem Bezirks-Eisenbahnrath Berlin am 11. Dezember 1884 abgelehnt worden.

Angesichts der Bedeutung dieser Frage für wichtige wirthschaftliche Interessen grosser Landestheile ist jedoch eine erneute und möglichst erschöpfende Prüfung und Erörterung derselben mit den wirthschaftlichen Körperschaften aller Landestheile für erforderlich erachtet worden.

Durch Erlass vom 7. April 1885 erhielten die Königlichen Eisenbahndirektionen zu Bromberg, Breslau, Erfurt, Magdeburg, Hannover, Frankfurt a/M., Elberfeld und Köln die Weisung, die erforderlichen statistischen Ermittelungen auszustellen und das Gutachten der Bezirks-Eisenbahnräthe ihres Verwaltungsbereichs über die Frage einzuholen.

Hierbei war davon auszugehen, dass es sich um eine Frachtermässigung für weitere Entfernungen handle, für welche die Minimalgrenze auf etwa 400 km angenommen würde, und dass als niedrigste Einheitssätze die im Bereich des Direktionsbezirks Bromberg seit langer Zeit bestehenden Ausnahmesätze festzuhalten seien, welche bis auf einen Streckensatz von 3,2 ₰ für das Tonnenkilometer herabgehen.

Die statistischen Untersuchungen, sowie die Erörterungen mit den Bezirks-Eisenbahnräthen sollten sich insbesondere auf folgende Fragen richten:

1. Ob und wie weit es nach Lage der Marktpreise und der Verhältnisse der Produktion und des Konsums in den einzelnen Landestheilen überhaupt möglich erscheint, durch Frachtermässigungen in den oben angegebenen Grenzen Getreide (bezw. welche Arten desselben) in grösserem Umfange als bisher von den östlichen Produktionsgebieten den mittleren und westlichen Märkten auf der Eisenbahn zuzuführen.
2. Ob und inwieweit derartigen, zu Gunsten des Getreidebaues und des Getreidehandels in den östlichen Provinzen einzuführenden Massnahmen wichtige wirthschaftliche Interessen anderer Landestheile entgegenstehen.
3. Ob eventuell aus dem Umstande, dass der Ausschluss fremder Produkte, wenn die etwa zu gewährenden Frachtermässigungen vertragsmässig nicht angängig, auch praktisch

undurchführbar sein würden, erhebliche Bedenken gegen eine solche Massregel herzuleiten sein möchten.

4. Wie der finanzielle Effekt der nach No. 1 etwa einzurichtenden Tarife im Jahresbetrage etwa zu veranschlagen ist.

Wenn es sich auch bei diesen Untersuchungen zunächst um die Erleichterung der Getreidezufuhr von den östlichen nach den mittleren und westlichen Provinzen handelte, so sollte doch die Frage, auch auf die allgemeine Ermässigung der Getreidefracht im Gebiet der Preussischen Staatseisenbahnen bei der Beförderung auf längeren Strecken von mehr als 400 km ausgedehnt, auch eine Erweiterung der Massregel auf die Erzeugnisse der Mühlenindustrie nicht ausser Betracht gelassen werden.

Die Berathungen mit den Bezirks-Eisenbahnräthen haben im Laufe des vergangenen Jahres stattgefunden. Die zur Berathung gestellte Massregel ist nur von den Bezirks-Eisenbahnräthen zu Bromberg und Breslau befürwortet, derselben von den übrigen Bezirks-Eisenbahnräthen — zu Erfurt, Magdeburg, Hannover, Frankfurt a/M. und Köln — aber entschieden widerrathen worden.

Der Ausschuss hat einstimmig beschlossen, zu empfehlen: eine Frachtermässigung für Getreide und Mehl auf längere Strecken (von mehr als 400 km) nicht zu befürworten.

Der Landes-Eisenbahnrath beschliesst in namentlicher Abstimmung mit 30 gegen 7 Stimmen dem Antrage des Ausschusses gemäss, eine Frachtermässigung für Getreide und Mehl auf längeren Strecken (von mehr als 400 km) nicht zu befürworten.

Punkt 7 und 8 der Tagesordnung werden zurückgestellt.

9. Anträge auf Frachtermässigungen für Kainit und rohe Stassfurter Steinsalze.

Im Namen der Pommerschen ökonomischen Gesellschaft zu Rügenwalde ist in dem Bezirks-Eisenbahnrath Berlin der Antrag gestellt worden:

> Die Königliche Direktion wolle die thunlichste Ermässigung der Frachtsätze für Kainit und rohe Stassfurter Salze herbeiführen und sich wegen des Bedürfnisses der Herstellung von Ausnahmetarifen nach einzelnen Orten mit den landwirthschaftlichen Provinzialvereinen in Verbindung setzen.

Nach einer von der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin mit Vertretern der landwirthschaftlichen Hauptvereine ihres Bezirks am 9. Mai 1884 gepflogenen Verhandlung hat demnächst der Antrag in folgender Fassung die Befürwortung des Bezirks-Eisenbahnraths in der Sitzung vom 26. Juni 1884 gefunden:

> Die Königliche Eisenbahndirektion wolle einen allgemeinen Ausnahmetarif für Kainit, Karnallit, Krugit, Polysalit und Kali-Abfallsalz im Interesse der Landwirthschaft nach der im Protokoll des ständigen Ausschusses vom 5. Juni 1884 angegebenen fallenden Skala herbeiführen.

Später wurde dieser Antrag auf

Aufnahme der Dungmittel in die projektirte 2. Stückgutklasse und Einführung eines ermässigten Satzes für Wagenladungen von 5000 kg etwa in Höhe des Spezialtarifs II

ausgedehnt.

Von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin wird in dem Bericht vom 15. März d. Js. zwar konstatirt, dass der ziffermässige Nachweis der Nothwendigkeit der erbetenen Frachtermässigung nicht erbracht sei, auch der obige Antrag in seiner Allgemeinheit nicht unterstützt, dagegen versuchsweise die Einführung der erbetenen Frachtermässigung zunächst für den Bereich der östlichen Staatsbahnen empfohlen.

Zwei Mitglieder des Ausschusses haben sich gegen den Antrag ausgesprochen, während die beiden anderen Mitglieder die versuchsweise Gewährung des erbetenen Tarifs — jedoch allgemein und ohne Beschränkung auf die östlichen Provinzen — empfehlen.

Der Landes-Eisenbahnrath beschliesst, in Erwägung, dass auf Grund eines Beschlusses des Abgeordnetenhauses Untersuchungen darüber im Gange sind, ob eine allgemeine Detarifirung aller Düngemittel des Spezialtarifs III etwa durch Bildung eines Spezialtarifs IV herbeizuführen sei, die Frage der Detarifirung von Kainit und rohen Kalisalzen zur Zeit ablehnend zu behandeln.

(Schluss folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Parlamentsschluss, der Zolltarif und der neue Oesterreichische Handelsminister.

Nach langen und bewegten Debatten ist die Parlamentssession in beiden Reichshälften geschlossen worden. Dieselbe war weit weniger als in früheren Jahren mit Eisenbahnfragen beschäftigt. Erledigt wurden in Oesterreich die Regierungsvorlagen betreffend: a) die Betriebsübernahme der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Bahn, b) die Fortsetzung der Linie Mostar-Metkowich bis zur Ramamündung; c) die Erstreckung des Bauvollendungstermins für die Abzweigung der Istrianer Bahn von Herpelje nach Triest; d) die Verlängerung der Wirksamkeit des Lokalbahngesetzes. Unerledigt blieben die Vorlagen resp. Anträge betreffend: a) die Vermehrung des Fahrparks der Staatsbahnen, b) die Besteuerung der Kaschau-Oderberger Bahn, c) die Belegung der Staatsbahnen mit der Erwerbs- und Einkommensteuer, d) der Bau von Lokalbahnen, Dampftramways und Pferdebahnen, e) der Bau der Linie Penzing-Nussdorf und f) die Einführung billiger Arbeiterkarten. Beantwortet wurden die Interpellationen betreffend a) die Bahnlinie Schluckenau-Lobenau und b) die Bahnlinie Hannsdorf-Ziegenhals; unbeantwortet blieb die Interpellation wegen des zweiten Gleises Wien-Tulln. — Zu den unerledigten, mittelbar auch das Bahnwesen berührenden Angelegenheiten gehört aber noch die Zolltarifvorlage, welche zwar vom Oesterreichischen Abgeordnetenhause, nicht aber noch vom Herrenhause genehmigt wurde und wegen der vom ersteren beschlossenen Modifikationen auch abermals in Ungarn zur parlamentarischen Verhandlung kommt. — Wie vorauszusehen war, ist die Ernennung des Oesterreichischen Handelsministers u. z. in der Person des Marquis de Bacquehem, bisherigen Landespräsidenten von Schlesien, erfolgt. Es werden ihm nicht allein gründliche Kenntniss aller öffentlichen Angelegenheiten, sondern auch eine grosse oratorische und geschäftliche Begabung und ein überaus gewinnendes Wesen nachgerühmt. — In Ungarn war die Session noch viel unfruchtbarer; ausser den Gesetzen über die Verlängerung der Linie Mostar-Metkowich, die Neutrathalbahn und die Verträge bezüglich der Gömörer Industriebahnen war nur die Erklärung des Finanzministers von Bedeutung, dass der Regierung weder neue Staatseisenbahnbauten noch neue Verstaatlichungen räthlich erscheinen. Eine solche bestimmte Erklärung ist zwar in Oesterreich nicht abgegeben worden, doch unterliegt es keinem Zweifel, dass die finanziellen Schwierigkeiten auch die Verstaatlichungsaktion zum Stillstand gebracht haben. Schliesslich ist noch die vom Oesterreichischen Abgeordnetenhause gefasste Resolution, betreffend die Einbeziehung des Eisenbahnpersonals in das Unfallversicherungsgesetz und die Aufforderung an die Regierung zu erwähnen, Studien für den Bau der Bahn Penzing-Nussdorf vorzunehmen und in der nächsten Session vorzulegen.

Das Lokalbahngesetz und die Verlängerung seiner Wirksamkeit.

Ungeachtet der allseitig betonten Dringlichkeit des Zustandekommens eines definitiven Lokalbahngesetzes, konnte doch wegen Kürze der Zeit die (Seite 560 dieser Zeitung erwähnte) Regierungsvorlage über Lokalbahnen nicht mehr vom Eisenbahnausschusse in Berathung gezogen werden. Derselbe beantragte die Annahme eines Gesetzes, betreffend die Verlängerung der Wirksamkeit des Lokalbahngesetzes vom 28. Dezember 1884 bis Ende 1886, welches auch angenommen wurde, obwohl die Opposition der Regierung dieses Vertrauen nicht schenken und nur die von ihr selbst in erster Linie empfohlene Konzession der folgenden 5 Bahnen ertheilen zu wollen erklärte, u. zw.: a) Reichenberg-Gablonz, b) Traismauer (eventuell Herzogenburg), Krems-Sigmundsherberg, c) Prossnitz-Mährisch-Trübau-Triebitz mit Abzweigung von Opatowitz, d) Linz-Urfahr-Aigen, e) Marienbad-Karlsbad mit Abzweigung Schönwehr-Elbogen und eventueller Abzweigung nach Dallwitz.

Ausweise über den Stand der Fahrbetriebsmittel und der Wagen-Ausrüstungsgegenstände.

Laut Kundmachung des K. K. Handelsministeriums vom 30. Mai d. J. sind solche Ausweise (in Abänderung früherer Anordnungen) unter Zugrundelegung neuer mit dem Königlich Ungarischen Ministerium für öffentliche Arbeiten und Kommunikationen vereinbarter Formularien in Hinkunft halbjährig dem K. K. Handelsministerum vorzulegen.

Die in Feldeisenbahn-Betriebsformationen eingereihten wehrpflichtigen Bediensteten

sollen nach einem Oesterreichischen Handelsministerialerlass vom 4. Juni d. J. von den Bahnverwaltungen nicht mehr in die jährlichen Befreiungsanträge (bezüglich der Waffenübung) aufgenommen werden, nachdem solche Wehrpflichtige dauernd nicht befreit werden und ohnehin grundsätzlich bis zum 26. Mobilisirungstage in ihren Anstellungen zu verbleiben haben.

Projektirte Bahnen, welche das Staatseisenbahnnetz berühren.

Vom K. K. Handelsministerium wurden die politischen Behörden am 3. Juni d. Js. angewiesen, die Verständigung über kommissionelle Amtshandlungen, insbesondere Wagenrevisionen bezw. die Einladung zur Intervention bei solchen Kommissionen, rücksichtlich jener projektirten Bahnen, welche das Staatseisennetz berühren, nicht mehr den betreffenden K. K. Betriebsdirektionen allein, sondern auch der Generaldirektion für die K. K. Staatseisenbahnen so rechtzeitig zukommen zu lassen, damit diese der Betriebsdirektion die erforderlichen Instruktionen für die Abgabe der etwa nöthigen Erklärungen noch er-

theilen könne. Hierdurch soll jedoch der bisher bestandene dienstliche Verkehr der politischen Behörden mit den K. K. Betriebsdirektionen über Amtshandlungen in Bezug auf bestehende Linien der K. K. Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen, sowie hinsichtlich der beabsichtigten Bauten von Anrainern nächst den vorbezeichneten Bahnlinien in keiner Weise beeinträchtigt werden.

Verfügungen des Ungarischen Kommunikationsministeriums.

Der Kommunikationsminister hat für den 3. Juli die Ungarischen Bahndirektionen zu einer Konferenz eingeladen behufs Berathung der Frage der Errichtung einer höheren Eisenbahn-Fachschule. — Die zur Feststellung des Investirungskapitals der Ungarischen Staatsbahnen eingesetzte Kommission hat ihre Arbeit beendet. Das Investirungskapital betrug Ende 1885 377 644 901 fl. — Die hydrographische Sektion des Kommunikationsministeriums hat ihre Funktionen begonnen. Ihre Aufgabe ist die Sammlung, Verarbeitung und Veröffentlichung der zu Wasserbauten nöthigen Daten. — Von demselben Ministerium wurde die Offertverhandlung für die Vergebung des Bahnbaues Schunya-Neu-Gradiska mit dem Einreichungstermin bis zum 20. Juli ausgeschrieben. Vom Kommunikationsministerium wurde die Konzession für die projektirte Eisenbahnlinie Oedenburg-Pressburg verweigert und blos für den Ausbau der Strecke Oedenburg-Parndorff in Aussicht gestellt. — Das Exekutivkomitee für die Eisenbahn Steinamanger-Pressburg prüfte das Detailprojekt und beschloss, dasselbe dem Ministerium vorzulegen.

Eisenbahn-Vorkonzessionen und Bahnprojekte in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat die dem Albin Tschinkel im Verein mit Josef Hammerschmidt verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Oppolau nach Obernitz zum Anschlusse an die K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn auf weitere 6 Monate verlängert und der Oesterreichischen Lokal-Eisenbahngesellschaft in Prag die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Modran der gesellschaftlichen Linie Nussle-Modran nach Pribram zum Anschluss an die gleichnamige Station der Staatsbahnlinie Rakonitz-Protivin auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt. — Dem Verwaltungsrath der Ferdinands-Nordbahn wurde die Konzession zum Bau und Betrieb der Lokalbahn von Bielitz über Wadowice nach Kalwarya ertheilt. Die Trace der mit ca. 57 km projektirten Lokalbahn soll von einem geeigneten Punkte der Linie Dzieditz-Saybusch des Hauptnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nächst Bielitz abzweigen und über Biala, wo eine Station anzulegen ist, Kenty, Andrichau und Wadowice nach Kalwarya führen, woselbst der Anschluss an die gleichnamige Station der Staatsbahnlinie Sucha-Skawina zu erfolgen hat. — In Mariazell sind zwei Organe der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen bereits bezüglich des Eisenbahnprojektes Schrambach-Mariazell-Neuberg eingelangt, um an Ort und Stelle Erhebungen vorzunehmen, da der Ausbau der Linie von Mürzzuschlag nach Neuberg von der Regierung ernstlich beabsichtigt wird.

Beschlüsse der gemeinsamen Eisenbahn-Direktorenkonferenz.

Es wurde dem Widerspruch der vier grössten Bahnverwaltungen gegen den durch die Direktorenkonferenz zu bestimmenden Zinsfuss Folge gegeben, indem wie bisher bei den gegenseitigen Forderungen der Eisenbahnen der Zinsfuss der Oesterreichisch-Ungarischen Bank in Anwendung bleibt. — Der Antrag auf Ausgabe von Reisebilleten mit Unfallversicherungs-Polizen wurde dem Unfallversicherungs-Verband der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen zur Abgabe eines Gutachtens überwiesen. — Auf Ersuchen der Wiener Frucht- und Mahlbörse werden die Eisenbahnen den Besuchern des diesjährigen Wiener Saatenmarktes die auch bisher zugestandene Fahrpreisermässigung gewähren. — Schliesslich wurde betreffs der Gewährung von Fahrpreisermässigungen für Stellungspflichtige und deren Begleitung, sowie für die zur Nachassentirungs- oder Superarbitrirungskommission vorgeladenen Militärpflichtigen beschlossen, von der Gewährung einer generellen Fahrpreisermässigung abzusehen, indem es den einzelnen Gemeindevertretungen überlassen bleibt, sich wegen Ermässigung des Fahrpreises für ihre mittellosen Stellungspflichtigen mit den betreffenden Eisenbahnen von Fall zu Fall ins Einvernehmen zu setzen. Ebenso soll es einzelnen nachweislich mittellosen Stellungspflichtigen überlassen bleiben, sich an die betreffenden Bahnverwaltungen um Ermässigung des Fahrpreises zu wenden.

Konferenz, betreffend das Vereinskarten-Reglement.

Eine solche fand in Wien infolge der bekannten Anträge auf Einschränkung der Vereinskarten und unter Kündigung des Reglements seitens einiger Bahnverwaltungen statt. Es wurden mehrere Vorschläge zur womöglichen Erhaltung des gegenwärtigen Zustandes, eventuell zur Bildung eines besonderen Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes gegenüber einem gleichen Vereine in Deutschland, ferner auch die Proposition gemacht, dass die in beschränkter Anzahl mit Vereinskarten zu betheiligenden Verwaltungsräthe hierfür eine Gebühr von einigen hundert Gulden zu entrichten hätten. Nachdem die beiden letzteren Vorschläge von der überwiegenden Mehrzahl der Konferenzmitglieder deshalb abgelehnt wurde, weil dadurch eine Lockerung des Vereins selbst zu befürchten sei, einigte man sich dahin, den eigenen Verwaltungen vorzuschlagen, sich äussersten Falles der von Deutscher Seite gestellten Forderung zu fügen, dass Vereinskarten nicht mehr an Verwaltungsräthe ausgefolgt werden sollen, dafür aber die einzelnen Bahnen unter einander in Verhandlung treten sollen, um die Verwaltungsräthe mit deren Permanenzkarten betheiligen zu können.

Die Erhöhung der Personentarife.

Mit Bezug auf die Notiz S. 561 dieser Zeitung tragen wir aus der diesfälligen Publikation der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn nach, dass für die Strecken Wien-Prag und Wien-Karlsbad neue, und zwar erhöhte Fahrpreise der I. Wagenklasse vom 1. Juli d. J. ab eintreten. Da die jetzigen Tarife für diese Strecken auf allen drei Konkurrenzrouten vollkommen gleich sind, so ist anzunehmen, dass die publizirten neuen Tarife der Staats-Eisenbahngesellschaft auch für die beiden anderen Routen gelten werden. In Konsequenz der mit 1. Juli auf den Staatsbahnen beginnenden theilweisen Erhöhung der Personentarife tritt eine solche nunmehr auch auf der Buschtěhrader Bahn in Wirksamkeit.

Generalversammlung der Arad-Temesvarer Bahn.

Laut dem in der Generalversammlung vom 16. Juni cr. verlesenen Direktionsberichte pro 1885 betrugen die Einnahmen 331 268 fl. 50 kr. (+ 18 192 fl. 30 kr. im Vorjahre), die Ausgaben hingegen 231 732 fl. 46 kr. (+ 31 934 fl. 12 kr.), es verbleibt somit ein Betriebsüberschuss von 99 536 fl. 4 kr., welcher sich durch Zinsen u. s. w. auf 99 834 fl. 43 kr. erhöht. Gegen das staatlich garantirte Reinerträgniss muss die Regierung einen Vorschuss von 188 910 fl. 75 kr. leisten, um 13 443 fl. 43 kr. mehr als im Vorjahre. Der Direktionsbericht gab zu keiner Debatte Anlass. Das Honorar des Aufsichtsrathes wurde mit je 400 fl. für jedes Mitglied festgesetzt.

Generalversammlung der Prag-Duxer Bahn.

Der pro 1885 veröffentlichte Geschäftsbericht wurde ohne Debatte von der am 17. Juni cr. stattgehabten Versammlung genehmigt und dem Verwaltungsrath das Absolutorium ertheilt, obwohl ein wegen angeblicher Erkrankung abwesender Aktionär, dessen Aktienbesitz 27 Stimmen repräsentirte, dagegen einen Protest überreichte, welcher jedoch als statutenwidrig von der Versammlung zurückgewiesen wurde. Mit Rücksicht auf die ungünstigen Betriebsergebnisse verzichteten der Verwaltungsrath und der Revisionsausschuss auf eine Entlohnung.

Ausserordentliche Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Bahn.

Die Direktion wurde durch einhelligen Beschluss der am 19. Juni cr. stattgehabten Versammlung ermächtigt, die Konvertirung der gesellschaftlichen 5 pCt. Prioritätsanlehen vom Jahre 1869 und 1879 gegen geringer verzinsliche Anlehen innerhalb der Grenzen der für die Verzinsung und Tilgung der alten Anlehen zur Verfügung stehenden Annuität, und ohne dass das Erträgniss der Aktien dadurch berührt werde, mit Genehmigung der beiden Regierungen vorzunehmen, die hierzu erforderlichen Massnahmen endgültig zu treffen und die nöthigen Statutenmodifikationen im eigenen Wirkungskreise vorzunehmen.

Central-Abrechnungsbüreau in Budapest.

In der am 19. Juni cr. abgehaltenen Generalkonferenz des Eisenbahn-Centralabrechnungsbüreaus wurde der vom Ueberwachungsausschusse vorgelegte Rechenschaftsbericht genehmigend zur Kenntniss genommen. Bei der hierauf stattgehabten Wahl des Ueberwachungsausschusses wurden die bisherigen Mitglieder, d. s. die Königlich Ungarischen Staatsbahnen, priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahngesellschaft, K. K. priv. Südbahngesellschaft, Ungarische Nordostbahn, Ungarische Westbahn, mit der Funktionsdauer 1886—1889 wiedergewählt. Bei der konstituirenden Versammlung des neuen Ueberwachungsausschusses wurden per Akklamation die Königlich Ungarischen Staatsbahnen als „aufsichtführende Verwaltung“ bestimmt. (Ueber die weiter abgehaltenen Generalversammlungen berichten wir des Raummangels wegen demnächst.)

Börsenbericht und Koursnotiz.

Bei völlig politischer Windstille wurde die Börse von dem Rückgange der Carl-Ludwigbahn (189,50) äusserst unangenehm berührt. Derselbe ist zwar in erster Linie auf die Kontreminenspekulation des Auslandes zurückzuführen, es hatte aber auch die Differenz mit der Regierung bezüglich der Steuerfrage einen

grossen Einfluss. Weniger affizirt waren Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn (230,80), welche ebenfalls durch ausländische Abgaben herabgedrückt wurden. Trotz der bisherigen Mindereinnahmen und den Beschlüssen des internationalen Binnenschifffahrts-Kongresses (über welche besonderer Bericht folgen wird) werden doch die günstigen Erwartungen der Ernte und das Wiederaufleben des Geschäfts in der Herbstkampagne bei einigen Bahnen eskomptirt, welche, wie die Nordbahn (2373), Nordwestbahn (168) und die Südbahn (116,80) ein weniges gestiegen sind. Einige Bewegung war in den Prioritäten der Buschtěhrader Bahn (107,40) wahrzunehmen, welche nach einem später wieder dementirten Gerüchte der Konversion unterzogen werden sollen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Anträge auf Aufnahme in den Verein, sowie auf Zurechnung schmalspuriger Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der Direktion der Szamosvölgyer Eisenbahngesellschaft in Dées (Siebenbürgen) und von der Direktion des Deutsch-Nordischen Lloyd (Eisenbahn- und Dampfschiffs-Aktiengesellschaft) in Rostock ist der Antrag auf Aufnahme in den Verein, ferner sind von der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten und von der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen die Anträge auf Zurechnung der schmalspurigen Lokalbahn Eichstädt Bahnhof-Eichstädt Stadt bezw. der schmalspurigen Mülsengrundbahn Mosel-Ortmannsdorf zu den Vereins-Bahnstrecken gestellt worden. Die geschäftsführende Direktion der Vereins hat diese, von der Kommission für das Vereins-Statut befürworteten Anträge zur Abstimmung verstellt.

Hauptverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete. Zu diesem Verzeichniss ist von der geschäftsführenden Direktion der I. Nachtrag ausgegeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3001 vom 25. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Anträge auf Aufnahme in den Verein und auf Zurechnung schmalspuriger Linien zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 29. v. Mts.).

No. 3002 vom 26. v. Mts. an die Mitglieder der Kommission für das Vereins-Statut. Begleitschreiben zu dem Kommissionsentwurf des Vereins-Statuts (abgesandt am 30. v. Mts.).

No. 3020 vom 25. v. Mts. an die Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Betheiligung der Great Eastern Eisenbahn an der Verausgabung der kombinirbaren Rundreisebillete des Vereins (abgesandt am 29. v. Mts.).

No. 3023 vom 26. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die auf den Vereins-Bahnstrecken zulässigen Maximal-Radstände der Eisenbahnfahrzeuge (abgesandt am 29. v. Mts.).

No. 3051 vom 29. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zum I. Nachtrage zu dem Hauptverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 30. v. und 1. d. Mts.).

Präjudizien.

v. O. **Haftpflicht. Der Einwand, dass der Verletzte wieder theilweise erwerbsfähig geworden sei, kann auch gegenüber einem Vergleich über die Zahlung einer Rente erhoben werden. Grenzen der Beweislast des Verpflichteten in solchem Falle.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der Berufungsrichter stellt fest, dass der Vergleich vom 11. Juli 1878, durch welchen der Kläger sich verpflichtet, dem Verklagten für den von ihm erlittenen Unfall eine Entschädigungsrente zu zahlen, behufs Feststellung der dem Beklagten aus dem Haftpflichtgesetze vom 7. Juni 1871 zustehenden Ansprüche geschlossen ist, und geht mit dem ersten Richter davon aus, dass nach Lage des Falles das in dem Vergleiche dem Kläger eingeräumte Recht auf Minderung oder Fortfall der Rente nach § 7 Abs. 2 des Vertrages q. auszulegen ist. Darnach hat der Kläger zur Begründung seiner jetzigen Klage auf Minderung der Rente nach § 7 a. a. O. zu beweisen, dass diejenigen Verhältnisse, welche für die Höhe der Rente massgebend waren, wesentlich verändert sind. Durch den Vergleich ist dem Beklagten neben der Pension der ganze Betrag, um welchen diese geringer ist als sein bisheriges Einkommen, zugebilligt, also nach § 8 No. 2 eine Entschädigung für völligen Verlust der Erwerbsfähigkeit. Der Kläger hat Sachverständigenbeweis dafür angetreten, das Beklagter seine Erwerbsfähigkeit zu einem Viertel wieder erlangt hat und im Stande ist, vermöge dessen durch Selbstthätigkeit ein Viertel seines früheren Einkommens zu verdienen. — Dadurch, dass der Berufungsrichter diese Angaben zur Begründung der Klage nicht für ausreichend erklärt, verletzt er den § 7 Absatz 2 a. a. O. Bei Feststellung der Höhe der Rente kam es nur darauf an, ob die Erwerbsfähigkeit des Beklagten durch den Unfall aufgehoben oder in welchem Grade sie vermindert war. Darüber, dass der Beklagte die früher verlorene Erwerbsfähigkeit in erheblichem Grade wieder erlangt hat, ist der Beweis angetreten, also gerade über das, was § 7 fordert. Der Kläger ist auch nicht, wie der Berufungsrichter meint, verpflichtet, eine bestimmte Art der Selbstthätigkeit anzugeben, durch welche der Beklagte den behaupteten Erwerb sich verschaffen kann; der § 7 erfordert für einen Fall der vorliegenden Art nur den Beweis, dass die Erwerbsfähigkeit nicht mehr ganz aufgehoben, sondern zu einem erheblichen Theil zurückgekehrt ist. Zur Begründung des Gutachtens des oder der Sachverständigen wird es gehören, darzulegen, in welcher Weise der Beklagte wieder erwerbsfähig ist; erachtete hierzu der Berufungsrichter die benannten ärztlichen Sachverständigen nicht für ausreichend, so stand ihm nach § 369 der R.-Civ.-Proz.-Ordn. frei, selber Sachverständige zu wählen, um sie über Arbeits- und Erwerbsverhältnisse Auskunft geben zu lassen. — Zu Unrecht zieht der Berufungsrichter den § 119, I. 6 Preuss. A. L.-Rs. zur Begründung seiner Ansicht an, denn nach § 115 ebenda haftet der Beschädiger dem Beschädigten, welcher ausser Stand gesetzt ist, sein Amt oder Gewerbe auf die bisherige Art zu betreiben, für die dadurch entzogene Einnahme und nach § 119 kann der Beschädiger darauf nur dasjenige abrechnen, was der Beschädigte wirklich erwirbt. Hiervon ist § 8 des R.-Haftpflichtgesetzes im Prinzip abgegangen; er gewährt nur Entschädigung für die aufgehobene oder geminderte Erwerbsfähigkeit und § 7 lässt dementsprechend die Minderung der Rente zu, soweit die Erwerbsfähigkeit wieder eintritt oder erhöht wird; entscheidend ist die Fähigkeit, etwas zu erwerben. Inwiefern bei der verursachten Unmöglichkeit, einen Beruf, welcher eine wissenschaftliche oder technische Vorbereitung erfordert, weiter zu betreiben, bis auf besonderen Nachweis eines bestimmten möglichen Erwerbes eine Erwerbsunfähigkeit anzunehmen ist, worüber die vom Berufungsrichter angezogenen Urtheile sprechen, bedarf hier der Entscheidung nicht, denn einen solchen Beruf hat der Kläger nicht betrieben.“ (Erk. des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 16. September 1885; Dr. Blum, Urtheile u. Ann. Bd. III. S. 265 f.)

Litteratur.

Eisenbahn-Jahrbuch der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie. Von Ignaz Konta, K. K. Regierungsrath, Generalsekretär der Mährischen Grenzbahn.

Noch zu Schluss des Semesters müssen wir eine durch die Ueberfülle des Stoffes hinausgeschobene Verpflichtung erfüllen, den nun komplett vorliegenden achtzehnten Jahrgang (pro 1884) dieses rühmlichst bekannten Jahrbuches kurz zu besprechen.

Wie der Verfasser im Vorworte hierzu bemerkt, ist durch die Umwandelungen, welche in der jüngsten Zeit auf dem Gebiete des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnwesens stattgefunden haben, seine Aufgabe eine viel schwiegere als bisher geworden. Durch die dankenswerthe Neuerung, dass die Ergebnisse zweier Jahre (1883, 1884) darin zur Darstellung gebracht wurden, ist das Jahrbuch womöglich noch mehr als früher ein treuer und verlässlicher Führer auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahngebiete geworden. Es ist geradezu unmöglich, aus den in 66 Kapiteln auf 882 Seiten Grossoktav behandelten 121 Eisenbahnen und aus der grossen Anzahl der bis Ende 1885 herabreichenden Nachträge auch nur annäherungsweise einen Auszug des so reichlich und doch übersichtlich Dargebotenen zu skizziren. Die dem Werke beigegebenen zwei grossen Tabellen, deren eine die finanziellen Ergebnisse, die andere den Koursgang der Werthe der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen pro 1884 veranschaulicht, sind überdies eine äusserst schätzenswerthe Beigabe. Diese Tabelle bietet das folgende Bild der Entwickelung des Eisenbahnwesens im Quinquennium 1880 bis 1884:

	Betriebslänge km	Einnahmen	Ausgaben	Reinertrag
		Millionen Gulden		
1880 . .	18,576	228,93	117,61	111,06
1881 . .	18,670	235,72	118,12	117,42
1882 . .	19,359	253,56	127,17	126,12
1883 . .	20,009	263,16	132,17	130,34
1884 . .	21,277	262,68	139,75	122,66

Der Eisenbahnverkehr zeigt in den Jahren 1880 bis 1883 parallel mit der Entwickelung des Betriebsnetzes eine auf-

steigende Bewegung, im Jahre 1884 aber tritt die Wendung zu der tristen Lage ein, welche in den veröffentlichten Geschäftsberichten für das Jahr 1885 in mehr oder minder grellen Farben geschildert wird, und welche auch heute noch nicht geschwunden ist. Das Nominal-Anlagekapital der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen beträgt (ohne Rücksicht auf die Amortisation) 3 734 Millionen Gulden; der Reinertrag von 122,6 Millionen Gulden, in welchem die staatlichen Zuschüsse nicht enthalten sind, repräsentirt daher eine Verzinsung von 3,2 pCt.

Die Entwickelung des Oesterreichischen Eisenbahnwesens bildet die Einleitung, welche in grossen, markanten Zügen die Eisenbahnvorkommnisse der erwähnten Jahre in anziehender Darstellung bespricht. Das Uebergewicht der Staatsbahnidee, die dagegen geführte Agitation, die centrifugalen Bestrebungen rücksichtlich der staatlichen Bahnverwaltung, das zielbewusste kluge Vorgehen Ungarns gegenüber dem allerdings durch die traurigen Nationalitätenstreitigkeiten vielfach gehemmten Vorgehen Oesterreichs, andererseits aber die mannigfachen Wechselfälle in der Nordbahnfrage, die Verhandlungen der Regierung mit den für die Verstaatlichung in Aussicht genommenen Bahnen, die gross angelegten nur zu oft durch die legislativen Forderungen zurückgedrängten verkehrspolitischen Pläne der Regierung; ferner die durch finanzielle Misserfolge ins Stocken gerathene Verstaatlichung, das durch die ganze Bevölkerung, bezw. durch die von ihr unterstützte Bahnpolitik geförderte Aufblühen der Landeshauptstadt Ungarns gegenüber dem durch die föderative Majorität des Reichsrathes geschädigten Wien, die Wandlungen, welche das aus Kompromissen hervorgegangene Organisationsstatut der K. K. Staatsbahnen bereits erfahren hat und wohl noch erfahren wird, die elf Betriebsleitungen in Oesterreich, die acht (vom 1. August ab fünf) Betriebsleitungen für die Staatsbahnen in Ungarn mit ihren wechselnden Kompetenzen, der Staats-Eisenbahnrath in Oesterreich gegenüber der Tarifkommission und dem technischen Rath in Ungarn — die Würdigung aller dieser und noch so vieler anderer Faktoren kann hier nur angedeutet und muss eben im Jahrbuche nachgelesen werden. Dasselbe enthält überdies noch die Aufzählung der in beiden Reichshälften während der erwähnten Periode ertheilten Konzessionen, erlassenen Gesetze und Verordnungen, bekannt gewordenen Entscheidungen der obersten Gerichts- und Verwaltungsbehörden, behandelt in eingehender Weise das Lokal- und Vizinalbahnwesen nebst den Dampftramways und Strassenbahnen und bietet schliesslich dergestalt ein anschauliches Bild des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnwesens im Grossen und Ganzen sowie der einzelnen 121 Bahnen durch detailirte Beschreibung aller diesfälligen Vorkommnisse und ihrer historischen Entwickelung.

Kartenwerke.

Raab'sche Spezialkarte der Eisenbahnen Mitteleuropas mit Angabe aller Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffsstationen, Speditionsorte, Zoll-, Steuerämter und Mineralquellen. Ausgabe von 1886. (22. Auflage.) In Farbendruck. Verlag von C. Flemming in Glogau.

Von dieser Eisenbahn-Wandkarte, welche sich sowohl durch korrekte Zeichnung als durch Genauigkeit und Vollständigkeit auszeichnet, ist vor kurzem die neue Auflage pro 1886 erschienen, in welcher sämmtliche bis zum Frühjahr dieses Jahres eröffneten sowie auch die gegenwärtig im Bau begriffenen und projektirten Bahnen Mitteleuropas mit ihren Stationen sich eingezeichnet finden. Dieselbe erscheint in folgenden drei Ausgaben:

No. 1. Raab's Eisenbahnkarte von Mitteleuropa, mit Angabe aller Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffsstationen etc. Grösse: 1,25 m hoch, 1,42 m breit. Reicht im Westen bis Birmingham-Bordeaux, im Süden bis Toulouse-Perugia, im Norden bis Kopenhagen, im Osten bis Warschau-Debreczin. Mit Ortschafts-Findeverzeichniss. Preise: Unaufgezogen in Umschlag 5,10 ℳ; aufgezogen in Mappe 9 ℳ; aufgezogen mit schwarzpolirten Holzrollen 12,50 ℳ.

No. 2. Oestliche Anschlussblätter zu dieser Eisenbahnkarte von Mitteleuropa. Grösse: 1,25 m hoch, 0,70 m breit. Diese neue Karte ist halb so gross wie die Raab'sche Karte, schliesst sich genau anpassend an dieselbe an, reicht im Osten bis Nikolajew und Odessa, im Süden bis Konstantinopel und im Norden bis Wilna-Orel. Mit Ortschafts-Findeverzeichniss. Preise: Unaufgezogen in Umschlag 3 ℳ; aufgezogen in Mappe 6 ℳ; aufgezogen mit schwarzpolirten Holzrollen 9 ℳ.

No. 3. Raab's Eisenbahnkarte von Mitteleuropa, mit Angabe aller Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffsstationen etc. Beide Theile, also vorstehend aufgeführte No. 1 und 2 vereinigt in einem Tableau. Grösse: 1,25 m hoch, 2,5 m breit. Mit Ortschafts-Finderegister, Preise: Unaufgezogen in Umschlag 8 ℳ; aufgezogen in Mappe 15 ℳ; aufgezogen mit rohen Holzrollen 18 ℳ; aufgezogen mit schwarzpolirten Holzrollen 21 ℳ.

Wir können die aufs sorgfältigste revidirte Karte für Büreaus, Komptoire, Bahnhöfe, Hôtels etc. bestens empfehlen.

Miszellen.

Technische Eisenbahnschulen in Russland.

Zur Ausbildung von Eisenbahntechnikern zweiten Ranges — Lokomotivführer, Bahnmeister u. dergl. — sind bei den Russischen Eisenbahnen, wie das „Centralblatt der Bauverwaltung“ mittheilt, besondere „technische Eisenbahnschulen“ errichtet worden. Die erste derartige Anstalt wurde im Jahre 1869 in Jeletz an der Orel-Grjäsy-Bahn gegründet, im Jahre 1882 waren 33 technische Eisenbahnschulen vorhanden. Nach einem im Verordnungsblatt des Russischen Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 7. Mai d. J. veröffentlichten Kaiserlichen Erlasse werden diese, seither von den Eisenbahngesellschaften unter allgemeiner Staatsaufsicht verwalteten Schulen nunmehr zu Staatsanstalten erhoben und wird die unmittelbare Leitung derselben einer in dem genannten Ministerium durch denselben Kaiserlichen Erlass neu errichteten „Abtheilung für Unterrichtswesen“ übertragen. Nach den dem Erlasse beigefügten Vorschriften für die Eisenbahnschulen soll der Lehrgang in denselben ein dreijähriger sein. Die Aufzunehmenden müssen 14 bis 17 Jahre alt und von Russischer Staatsangehörigkeit sein; Söhne von Eisenbahnbediensteten sollen in erster Reihe berücksichtigt werden. Die Unterrichtsgegenstände sind: Religion, die Anfangsgründe der Mathematik, praktisches Rechnen, Feldmessen, die Grundzüge der Physik, Telegraphie, allgemeine und angewandte Mechanik, Anfangsgründe der Baukunde, Eisenbahnbau und Betrieb, Zeichnen, Schönschreiben, Schlosser-, Schmiede- und Tischlerhandwerk, Gesang, Turnen. Das Zeugniss über den mit Erfolg stattgehabten Besuch einer Eisenbahnschule gibt dem Inhaber einen Vorzug bei Besetzung von Stellen im Eisenbahndienst und gewährt Erleichterungen bezüglich des Militärdienstes. Die Kosten der Unterhaltung der Eisenbahnschulen werden bestritten durch die von den Schülern zu zahlenden Schulgelder, die Beiträge der Eisenbahngesellschaften, die den Schulen gemachten Schenkungen und durch staatliche Zuschüsse.

Ein Privat-Klubwagen.

Der von der Jackson & Sharp Co. in Wilmington für den „Klub auf Rädern“ (Club on Wheels), einem Verein von Baumwollenhändlern und Geschäftsleuten in Neworleans erbaute Privatwagen wurde Anfangs Juni über die Pensylvaniabahn nach Cincinnati gesandt, um von dort nach Neworleans weiter zu gehen.

Der „Beauvoir“, wie dieser Wagen nach dem Wohnorte von Jeff. Davis, dem Expräsidenten der vormaligen Südunion, benannt worden, ist im Innern als K l u b z i m m e r eingerichtet und ist bestimmt für die Benutzung aller Klubmitglieder, welche sämmtlich in Landsitzen ausserhalb der Stadt Neworleans längs der Louisville & Nashville Bahn wohnen. Er wird täglich in einen dorthin fahrenden Morgenzug und zurück in einen Nachmittagzug dieser Bahn eingestellt und die Klubmitglieder haben darin die gleichen Bequemlichkeiten, als wenn sie in ihren Privatzimmern sich befänden.

Der Wagen ist der erste dieser Art, da bisher nirgends ein solcher zu einem ähnlichen Zweck hergestellt ist.

Bei einer Länge von 64′ steht er auf 6rädrigen Trucks mit Allen'schen Papierrädern; er hat Westinghouse-Bremse und Miller'sche Plattform. Die äussere wie innere Ausschmückung, die Verglasung, die Lampen, Wasch- und Toiletteeinrichtungen u. s. w. sind von prächtigster Art und alle erdenklichen Bequemlichkeiten und Annehmlichkeiten, Flaschenrücke, Kühlräume, Wasserbehälter und Wasserkühler fehlen natürlich nicht. Unter dem Fussboden befinden sich verschliessbare Räume zur Mitführung von Vorräthen, Eis, Werkzeugen u. s. w. In der Nähe des Büffets ist der Schrank für Handtücher und sonstiges Leinenzeug.

Der Flur enthält ein auf Rollen stehendes Schreibpult, vier grosse feststehende und zwei bewegliche Frühstückstische, vier feststehende Rohrgeflecht- und zwanzig bewegliche Stühle verschiedener Muster, endlich zwei mit Leder überzogene Sophas.

(Nach d. Wilmington (Del.) „Every Evening.“) H.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Eröffnungen.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Betr. Eröffnung der Station Rothehütte-Königshof. Am 1. Juni d. J. ist die Station unserer kombinirten Adhäsions- und Zahnradbahn (Blankenburg - Tanne) Rothehütte-Königshof für den Personen-, Güter- und Viehverkehr eröffnet worden. Die Entfernungen ab Blankenburg a/H. nach den Harzbahnstationen betragen:

nach Elbingerode . . . . 17,3 km
„ Hüttenrode . . . . . 9,9 „
„ Rothehütte-Königshof 23,7 „
„ Rübeland . . . . . 13,5 „

Blankenburg a/H., den 24. Juni 1886.
Betriebsdirektion. (1346)

2. Güterverkehr.

Kohlenverkehr in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach Bremen, Hamburg etc. Die Frachtsätze der Ausnahmetarife vom 1. Juli 1882 für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 50 000 kg im Verkehre von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch) und Elberfeld bezw. der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach Bremen, Hamburg, Harburg und Hittfeld loco finden vom 1. Juli 1886 ab unter denselben Bedingungen auch im Verkehre nach Burg-Lesum loco Anwendung.

Köln, den 30. Juni 1886. (1347)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Sächsisch - Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Zum Tarifheft No. 1 gelangt am 15. Juli d. J. Nachtrag II zur Einführung, welcher neue Frachtsätze für den Wagenladungsverkehr nach und von Wetterzeube und Gera-Pforten, sowie für den Verkehr mit Station Ichtershausen der Arnstadt-Ichtershausener Bahn, ferner neue Ausnahmefrachtsätze für Steine etc. und Braunkohlen für den Verkehr mit Plagwitz-Lindenau Sächs. Stsb. enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen, bei welchen auch der Nachtrag zu erhalten ist.

Erfurt, den 26. Juni 1886. (1348)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu den auch im Verkehre der Station Basel Bad. B. mit Central- und Westschweizerischen Stationen (einschliesslich Gotthardbahn), sowie der Stationen Basel Bad. B. und Waldshut mit Ostschweizerischen Stationen Anwendung findenden „allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation“ der Schweizerischen Bahnen ist der erste Nachtrag, gültig vom 1. Juli 1886, erschienen.

Karlsruhe, den 28. Juni 1886. (1349)
Generaldirektion.

Saarkohlenverkehr nach der Main-Neckarbahn. Am 1. Juli d. Js. erscheint für den Saarkohlenverkehr nach der Main-Neckarbahn ein neuer Tarif (No. 4), durch welchen der Kohlentarif No. 8 vom 1. August 1883 nebst Nachtrag aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält u. a. ermässigte Frachtsätze für die südlich Bensheim belegenen Main - Neckarbahnstationen, sowie um 0,01 *M.* pro 100 kg erhöhte Frachtsätze ab Malstatt und Saarlouis nach verschiedenen nördlich von Bensheim belegenen Stationen. Letztere erhalten jedoch erst Gültigkeit zum 15. August d. J.

Köln, den 29. Juni 1886. (1350)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Der im Ausnahmetarif vom 1. September 1884 für den Transport von **Steinkohlen und Kokes** im diesseitigen Lokalverkehr auf Seite 57 enthaltene, bisher nur bei fördertäglicher Aufgabe von mindestens 90 000 kg gültige Frachtsatz für Steinkohlen von Porembaschacht der Königin Louisegrube nach Friedenshütte in Höhe von 0,088 *M.* pro 100 kg findet fortan schon bei Aufgabe von mindesten **10 000** kg pro Frachtbrief und Wagen Anwendung.

Breslau, den 26. Juni 1886. (1351)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Bad. Staatseisenbahnen. Zu den seit 1. März d. J. in Gültigkeit stehenden **Gütertarifen** für den Loco- und Transitverkehr unserer Station Basel mit Stationen der Westschweizerischen Bahnen, der Simplonbahn, der Linie Bulle-Romont und der Traversthalbahn, tritt am 1. Juli d. J. je ein erster Nachtrag in Kraft. Die Nachträge enthalten Frachtsätze für Bouveret transit, geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Wein in Fässern und eine Bestimmung betreffs Erhebung von Einschreibegebühren.

Karlsruhe, den 28. Juni 1886. (1352)
Generaldirektion.

Die in dem Heft 1 (Klassentarif) Seite 72 ff. und im Heft 2 (Getreidetarif) Seite 26 ff. des **Ostdeutsch-Ungarischen Verbandtarifs** enthaltenen Beschränkungen in der Anwendung der direkten Frachtsätze zwischen einigen diesseitigen und einigen Stationen der Kaschau-Oderberger und Ungarischen Nordostbahn sind aufgehoben.

Breslau, den 27. Juni 1886. (1353)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 10. Juli 1886 treten im **Reichsbahn - Staatsbahn - Güterverkehr** Ausnahmesätze für Runkelrübensamen in Wagenladungen à 5 000 und 10 000 kg für Eydtkuhnen trans. im Verkehr mit Metz in Kraft.

Dieselben betragen für Sendungen à 5 000 kg = 6,35 *M.* und für Sendungen à 10 000 kg = 5,12 *M.* pro 100 kg.

Bromberg, den 29. Juni 1886. (1354)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1886 gelangt zum **Bayerischen Lokal - Gütertarif,** Heft III vom 1. Juni 1882, der XI. Nachtrag zur Einführung.

München, den 28. Juni 1886. (1355)
Generaldirektion
der K. B. Verkehrsanstalten,
Betriebsabtheilung.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 15. Juli cr. neuen Stils ab tritt der neunundzwanzigste Nachtrag zum Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält neue ermässigte Frachtsätze für Oelkuchen zum überseeischen Export von Stationen der Graesi-Zarizyner, Koslow-Woronesch-Rostower und Orel-Graesi-Bahn (Erweiterung des Ausnahmetarifs B) sowie die Aufnahme der Stationen Hamburg der Lübeck-Büchener Bahn und Stettin in den Ausnahmetarif XXVIII für rohe Baumwolle.

Exemplare des obigen Nachtrages sind von den Verbandstationen zu beziehen.

Bromberg, den 27. Juni 1886. (1356)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Privileg. Oesterr.-Ung. Staats-Eisenbahngesellschaft. Kohlenverkehr ab Segen Gottes. Am 15. Juli d. J. treten neu umgearbeitete, ermässigte Ausnahmetarife für den Transport von mineralischer Kohle, Koaks und Briquettes von Segen Gottes (Station der Oesterr.-Ung. St.-E.-G.) und

a) nach Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
b) nach Stationen der Südbahn und der Wien - Pottendorf - Wr. Neustädterbahn in Kraft.

Durch diese Tarife werden die gleichnamigen Tarife vom 15. Dezember 1883 bezw. vom 20. Dezember 1883 ausser Kraft gesetzt. (1357RM)

Die neuen Tarife können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Mit 15. Juli 1886 tritt ein neuer Tarif für den **Elbeumschlags-Verkehr** Aussig-Landungsplatz-Böhmen in Kraft, welcher gegenüber dem seitherigen Tarife vom 20. Mai 1885 grösstentheils Ermässigungen der Frachtsätze enthält.

Exemplare dieses Tarifes sind durch gefertigte Direktion zu bekommen.

Teplitz, im Juni 1886. (1358)
Die Direktion
der K. K. priv. Aussig-Teplitzer
Eisenbahngesellschaft,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Niederl. Centralbahn. Am 1. Juli 1886 tritt eine neue ergänzte Ausgabe des **Lokal - Tarifs** für die Beförderung von lebenden Thieren, Leichen und Fahrzeugen in Kraft.

Utrecht, den 28. Juni 1886. (1359)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süddnorddeutsche Verbindungsbahn. Am 15. Juli l. J. tritt der Nachtrag VII zu den reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für den Personen- und Gepäcktransport vom 1. Februar 1883 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Neue Fahrpreise für Tourbillets I. Klasse in einigen Relationen;
2. neue, beziehungsweise geänderte Fahrpreise für Tour- und Retourbillets und
3. Kilometerzeiger für die Personen-Haltestellen Jessenitz, Schlesische Vorstadt und Friedrichswald.

Wien, am 27. Juni 1886. (1360)
Die Centralverwaltung.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 51 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 3. Juli 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Zum Tarif vom 1. Juli 1884 für den direkten **Personenverkehr** mit dem Badeorte Glücksburg, Station der Flensburg-Ekensunder Dampfschifffahrts - Gesellschaft, tritt mit dem 1. Juli d. J. der Nachtrag I in Kraft, durch welchen neben Abänderungen und Ergänzungen der Spezialbestimmungen zum Abschnitt II des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands anderweite Tarifsätze für Retourbillets eingeführt werden und die Gültigkeitsdauer dieser letzteren auf 3 Tage festgesetzt wird.

Altona, den 26. Juni 1886. (1361)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Submissionen.

Verdingung eines Lokomotivkessels. Im Wege öffentlicher Ausschreibung soll ein Lokomotivkessel, zu welchem ein Theil des Materials überwiesen wird, verdungen werden. Lieferungsbedingungen nebst Zeichnung liegen in dem unterzeichneten Büreau zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung der Schreibgebühren von 1 ℳ. unfrankirt abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung eines Lokomotivkessels“ zu dem am 15. Juli d. J. Vormittags 11 Uhr anstehenden Termine an das unterzeichnete Büreau einzusenden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Breslau, den 26. Juni 1886. (1362)

Maschinentechnisches Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung. Die Lieferung von 30 Stück eisernen Normal-Kalkdeckelwagen soll vergeben werden. Die Bedingungen mit Zeichnung können gegen Einsendung von 2 ℳ. von unserem maschinentechnischen Büreau hier bezogen werden und sind Angebote bis zur Eröffnungszeit und zwar zum 19. Juli d. J. Vormittags 10 Uhr an das genannte Büreau einzureichen.

Die Angebote müssen verschlossen und mit der Aufschrift: „Lieferung von Kalkdeckelwagen“ versehen sein. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Frankfurt a/M., den 27. Juni 1886. (1363)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen. Submission auf alte Materialien. Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt die in Zwolle und in Tilburg vorräthigen alten Materialien im Submissionswege in zwölf Loosen zu vergeben.

Die Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen vom Centralbüreau obengenannter Gesellschaft, Abtheilung Magazinverwaltung Moreelseloon in Utrecht, oder von den Magazinverwaltern in Zwolle und in Tilburg.

Die Materialien liegen in Zwolle und in Tilburg zur Besichtigung vom 5. Juli bis 27. Juli d. J. (ausgenommen des Sonntags), von 10 Uhr Morgens bis 3 Uhr Nachmittags.

Offerten auf Stempelpapier sind bis zum 27. Juli d. J. portofrei an das Centralbüreau in Utrecht einzureichen.

Die Submittenten sind bis zum 10. August d. J. an ihre Offerten gebunden.

Der Generaldirektor. (1364)

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Auf Grund der Ermächtigung im zweiten Absatze des § 5 des Gesetzes vom 23. Februar 1885 (G.-S. S. 11) und der Bestimmungen des betreffenden Privilegiums vom 16. März 1881 kündige ich hiermit

die vierprozentigen Braunschweigischen Eisenbahn-Prioritätsobligationen de 1881,

soweit nicht deren Inhaber auf den durch meine Bekanntmachung vom 1. Mai d. Js. angebotenen Umtausch gegen 3½ prozentige Staatsschuldverschreibungen eingegangen sind, oder in der weiter unten bewilligten Nachfrist noch darauf eingehen werden, zur baaren Rückzahlung am 2. Januar 1887.

Die Auszahlung des Nominalbetrages der gekündigten Obligationen erfolgt vom 2. Januar 1887 ab bei der Königlichen Eisenbahn - Hauptkasse zu Magdeburg gegen Ausantwortung der Obligationen selbst und der dazu gehörigen noch nicht fälligen Zinskoupons und der Talons.

Der Geldbetrag etwa fehlender Zinsscheine wird von dem Betrage der zu leistenden Zahlung gekürzt.

Die Verpflichtung zur Verzinsung der Obligationen erlischt mit dem 31. Dezember 1886.

Uebrigens will ich, da nach zahlreichen, mir zugegangenen Gesuchen viele Besitzer von Prioritätsobligationen thatsächlich verhindert gewesen sind, dieselben zum Zwecke des demnächstigen Umtausches gegen 3½ prozentige Schuldverschreibungen der konsolidirten Anleihe innerhalb der von mir bewilligten, mit dem 31. Mai d. Js. abgelaufenen Frist zur Abstempelung zu bringen, hierdurch für die Eingangs bezeichneten Prioritätsobligationen zu dem nämlichen Zwecke eine weitere letzte Frist bis zum 31. Juli d. Js. einschliesslich unter den in meiner Bekanntmachung vom 1. Mai d. Js. angegebenen Bedingungen bewilligen.

Der Finanzminister.
Scholz.

Nachdem durch vorstehende Bekanntmachung die Frist zum Umtausch bis zum 31. Juli d. Js. verlängert worden, machen wir darauf aufmerksam, dass nach der Bekanntmachung vom 1. Mai d. Js. der Umtausch unter folgenden Bedingungen angeboten ist:

a) Für die umzutauschenden Eisenbahn-Prioritätsobligationen wird derselbe Nennbetrag in Schuldverschreibungen der 3½ prozentigen konsolidirten Staatsanleihe gewährt.

b) Den Inhabern werden die umzutauschenden Eisenbahn - Prioritätsobligationen mit den bisherigen Zinsansprüchen noch bis zum zweitnächsten Zinsenfälligkeitstermine belasten, also bis zum 2. Januar 1887.

Diejenigen Inhaber, welche dieses Angebot jetzt noch annehmen wollen, haben ihre diesbezügliche Erklärung bis einschliesslich den 31. Juli d. Js. schriftlich oder mündlich bei der Königlichen Eisenbahn - Hauptkasse oder der Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse zu Magdeburg oder ferner bei den diesseitigen Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin, auf dem Lehrter und dem Potsdamer Bahnhofe, zu Halberstadt und zu Braunschweig unter vorläufiger Einreichung der Obligationen abzugeben.

Ausser den Obligationen selbst ist ein Verzeichniss, welches Nummer und Nennwerth der letzteren enthält, für jede Gattung von Obligationen besonders, in doppelter Ausfertigung beizufügen. Das eine Exemplar wird, mit einer Empfangsbescheinigung versehen, dem Einsender sofort wieder ausgehändigt und ist von demselben bei Wiederausantwortung der von der Annahmestelle mit einem Vermerk zu versehenden Obligationen zurückzugeben.

Wegen Einreichung der Obligationen zum Umtausch gegen 3½ prozentige Staatsschuldverschreibungen wird später das Erforderliche veranlasst werden.

Die Auszahlung der nicht zum Umtausch angemeldeten Obligationen erfolgt lediglich bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Magdeburg vom 2. Januar 1887 ab.

Die Obligationen nebst Zinsscheinen und Talons sind mittelst Verzeichnisses in einem Exemplar unter Angabe der etwa fehlenden Zinsscheine, der Nummern und des Nennwerthes der Obligationen, für jede Gattung der letzteren besonders, einzureichen.

Magdeburg, den 24. Juni 1886. (1365)

Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Die Inhaber der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen

II. Privat-Anzeigen.

a) der Berlin-Hamburger Eisenbahn III. Emission,
b) der Altona-Kieler Eisenbahn II., III. und IV. Emission,

hinsichtlich welcher das durch die Bekanntmachung des Herrn Finanzministers vom 25. Mai 1885 auf Grund des Gesetzes vom 8. Mai 1885 (G.-S. S. 117) erfolgte Angebot der Herabsetzung des Zinsfusses dieser Obligationen auf 4 pCt. als angenommen zu gelten hat, werden hierdurch aufgefordert, ihre Obligationen nebst den am 2. Januar 1886 noch nicht fälligen Zinsscheinen und den Talons vom 10. Dezember 1885 ab behufs Abstempelung auf den ermässigten Zinsfuss, sowie Empfangnahme der neuen Reihe Zinsscheine über die Zinsen vom 1. Januar 1886 ab einzureichen:

in Altona: bei unserer Hauptkasse;
„ Braunschweig, Breslau, Bromberg, Elberfeld, Erfurt, Frankfurt a/M., Hannover, Köln, Magdeburg bei den Königlichen Eisenbahn-Hauptkassen;
„ Berlin, Danzig, Flensburg, Hamburg, Kiel, Königsberg i/Pr., Stettin bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen (in Berlin bei der Betriebskasse des zum Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona gehörigen Betriebsamts).

Die Obligationen sind getrennt nach den Bahnen und sonstigen Unterscheidungsbezeichnungen je für sich mit einem Nummern-Verzeichniss abzugeben bezw. einzusenden. In dem Verzeichniss müssen die Obligationen nach der Nummernfolge und den Werthabschnitten geordnet aufgeführt werden. Die Gesammtstückzahl und der Gesammtbetrag jeder Werthsgattung, sowie die Nummern und die Stückzahl fehlender Zinsscheine nebst dem Werthe dieser im Einzelnen und im Ganzen sind anzugeben. Die Werthpapiere müssen gleichfalls nach der Nummerfolge geordnet sein, auch sind die Obligationen und die Zinsscheine je für sich getrennt nach der Werthsgattung mit einem Papierbande zu umschliessen, auf welchem die Stückzahl anzugeben ist.

Obligationen, welche ausser Kurs gesetzt sind, bedürfen behufs der Abstempelung der Wiederinkurssetzung nicht.

Formulare zu den Nummerverzeichnissen werden durch die vorgenannten Annahmestellen vom 25. November 1885 ab unentgeltlich verabfolgt und können Verzeichnisse in anderer Form nicht angenommen werden.

Ueber die abgegebenen Werthpapiere erhalten die Einlieferer eine Empfangsbescheinigung, gegen deren Ablieferung unter gleichzeitiger Ausstellung einer Quittung über den Rückempfang die abgestempelten Obligationen mit den neuen Zinsscheinbogen ausgehändigt werden. Sobald die Werthpapiere zur Abhebung bereit liegen, werden die Einlieferer portopflichtig benachrichtigt.

Den auswärtigen Einlieferern wird eine Empfangsbescheinigung nur auf Verlangen übersandt; andernfalls erhalten dieselben nach stattgehabter Prüfung und Abstempelung der eingesandten Werthpapiere ein ausgefülltes Formular für die über den Rückempfang auszustellende Quittung übermittelt, welches von denselben mit Unterschrift zu versehen und wieder zurückzusenden ist, wogegen ihnen alsdann die abgestempelten Werthpapiere mit den neuen Zins-

scheinen übersandt werden. Die Uebersendung erfolgt unter voller Werthangabe, wenn nicht eine geringere Bewerthung ausdrücklich vorgeschrieben worden ist.

Fehlen bei Abgabe der Obligationen Zinsscheine, so muss der volle Werth derselben vor Wiederaushändigung der Obligationen baar eingezahlt werden. Eine Einbehaltung der entsprechenden Zinsscheine der neuen Zinsscheinreihe kann nicht erfolgen.

Altona, den 10. November 1885.
Königliche Eisenbahndirektion.

Vorstehende Bekanntmachung wird mit dem Hinzufügen wiederholt, dass in gleicher Weise und bei denselben Kassen (in Braunschweig jedoch bei der an Stelle der Königlichen Eisenbahn - Hauptkasse nunmehr errichteten Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse) die Schleswig-schen 4½ pCt. Eisenbahn-Prioritätsobligationen, hinsichtlich welcher das durch die Bekanntmachung des Herrn Finanzministers vom 17. August 1885 auf Grund des Gesetzes vom 8. Mai 1885 (G.-S. S. 117) erfolgte Angebot der Herabsetzung des Zinsfusses als angenommen zu gelten hat, vom 20. Mai d. J. ab, zwecks Abstempelung auf 4 pCt. Zinsen und Erhebung der neuen Zinsscheinreihen einzureichen sind. Bei der Einreichung dieser Obligationen sind die zugehörigen, am 1. Juli 1886 noch nicht fälligen Zinsscheine und die Talons abzugeben.

Gleichzeitig richten wir an die Inhaber der bis jetzt noch nicht abgestempelten unter a und b in der vorstehenden Bekanntmachung genannten Obligationen das wiederholte Ersuchen, nunmehr baldigst die Abstempelung dieser Werthstücke herbeiführen zu wollen.

Altona, den 13. Mai 1886. (1366)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff, Mannheim.

Chameroy D.-R.-P. No. 1525.

Hundrt.	Zehner	Kilogr.	
5	3	2,5	Brutto
1	4	3	Tara
3	8	9,5	Netto

Mohr & Federhaff, Mannheim.

No. .... den ...... 18 ......

Name ....

empfichlt als Specialitäten:



Patent — Tausend — 9— — Brutto — 1525

Hund. Kilos — 90 — 80 — 70 — 60 — 50 — 5 - — 40 — 30 — 20 — 10 — 00

Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff.

Wag. ....

No. ....

Brutto	9543
Tara	1231
Netto	8312

ChameroysPatent.

Waggonwaagen.

Waggonwaagen ohne Geleisunterbrechung.

Decimal-, Centesimal- und Laufgewichtswaagen

für Güterballen und Lagerhäuser.



Transportable Locomotivcontrolwaagen

zum Abwiegen der einzelnen Radbelastungen. (Mohr-Gutmann-Patent)

Waagen mit selbstthätigem Billetdruckapparat

nach **Chameroy's** D. R.-P. 1525.

Krahnen und Hebewerkzeuge

jeder Art.

Aufzüge

für Hand- und Motorenbetrieb.

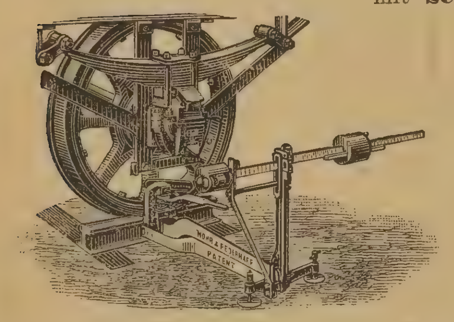
Grösste Sicherheit bietend durch Anbringung von **selbstthätigen Fangvorrichtungen, Schutzdächern etc. etc.**

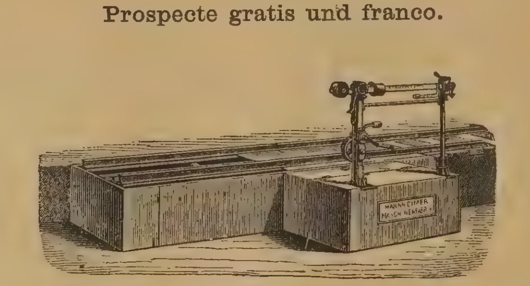
Rootsgebläse und Schmiedeeinrichtungen

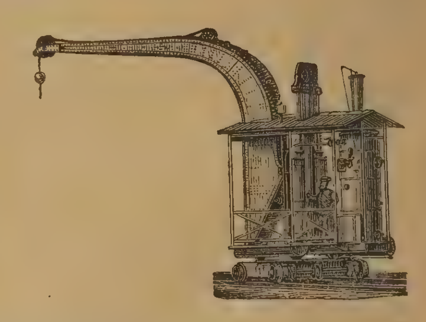
Materialprüfungsmaschinen

mit **selbstthätigen Schreibapparaten.** D. R.-P. 16960.

Prospecte gratis und franco.







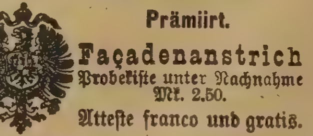
Pulsometer

solidester Ausführung, dauernder Zuverlässigkeit und grössten Nutzeffects bei geringstem Dampfverbrauch.

Carl Windhausen, Ingenieur.
Berlin, Potsdamerstr. No. 96,
früher Geschäftsführer der
C. Henry Hall'schen Pulsometerfabrik.

Wetterfeste, waschbare Anstrichfarben.

Patente in Europa und Amerika — **Prämiirt.**



Schöner dauerhafter Façadenanstrich

Kosten per □-M. 8—10 Pf. — Probekiste unter Nachnahme Mk. 2.50.

Prospekte, Anweisung und Atteste franco und gratis.

Gg. Jos. Altheimer, Fabrik, München & Linz a. Donau.



Fabrikzeichen

Werkzeugstahl u. Magnetstahl

einzige Spezialität der Werkzeug-Gussstahl-Fabrik

von **Felix Bischoff in Duisburg a. Rhein.**



Fabrikzeichen

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

№ 52. 1886.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 66.

Berlin, den 7. Juli 1886.

Die Errichtung eines Orientalischen Seminars an der Berliner Universität

und die Beziehungen desselben zu dem Verkehrswesen.

Dem Deutschen Reichstage liegt zur Zeit eine Gesetzesvorlage vor, welche die Errichtung eines Seminars für Orientalische Sprachen an der Berliner Universität auf Grund einer zwischen dem Reiche und Preussen abzuschliessenden Vereinbarung bezweckt. Die Aufgabe des Seminars soll darin bestehen, den theoretischen Unterricht in den lebenden Orientalischen Sprachen mit praktischen Uebungen zu verbinden und dadurch künftigen Anwärtern für den Dolmetscherdienst, sowie Angehörigen sonstiger Berufsstände die Erlernung dieser Sprachen zu ermöglichen. Von letzteren sind die Türkische, Arabische, Persische, Indische, Japanische und Chinesische in Aussicht genommen.

Seitens der Reichsregierung wird auf die Errichtung des Seminars augenscheinlich in erster Linie deshalb ein hoher Werth gelegt, um mit Hülfe desselben ein in den Sprachen des Orientes bewandertes Beamtenpersonal zu gewinnen, welches hierdurch in höherem Grade als vielleicht bisher befähigt ist, die an Bedeutung beständig zunehmenden diplomatischen Beziehungen zwischen dem Deutschen Reiche und jenen, erst in neuerer Zeit auf dem Gebiete der modernen Kulturfragen in den Wettbewerb mit den übrigen Nationen getretenen Völkerschaften zu pflegen. Diese Annahme wird bestätigt durch die der Gesetzesvorlage beigegebenen Erläuterungen, in welchen bemerkt ist, dass das Auswärtige Amt in Zukunft solche Anwärter für den Dolmetscherdienst, welche eine in Aussicht genommene — jedoch nicht obligatorische — Schlussprüfung über den Erfolg des Unterrichts bestanden haben und im übrigen geeignete Befähigung besitzen, vor anderen Bewerbern vorzugsweise zu berücksichtigen beabsichtigt. —

Es erscheint angezeigt darauf hinzuweisen, dass die Bekanntschaft mit den Orientalischen lebenden Sprachen nicht allein für die diplomatische Berufsklasse und die speziellen Fachgelehrten von Bedeutung ist, sondern dass dieselbe auch für Angehörige des Verkehrswesens in hohem Grade werthvoll sein wird. Nachdem durch die Eisenbahnen die Verbindung der Völker unter einander trotz Entfernungen oder örtlicher Hindernisse wesentlich erleichtert worden ist, drängt die Entwickelung der Verkehrsverhältnisse mehr und mehr zu internationalen Beziehungen. Schon längst verfolgt der aufmerksame Blick eines grossen Theiles der Zeitgenossen über die Grenzen des eigenen Landes hinaus die wirthschaftlichen, gewerblichen, industriellen und sonstigen Vorgänge, welche sich auf dem sogenannten „Weltmarkte" abspielen, und die Abhängigkeit von demselben wird von Jahr zu Jahr fühlbarer. Der Kampf um das Dasein, welcher bereits jetzt einen früher schwerlich geahnten Aufwand an geistiger und körperlicher Leistungsfähigkeit bedingt, in der Folgezeit aber zweifellos eine noch grössere Inanspruchnahme der letzteren erfordern wird, bringt es naturgemäss mit sich, dass für den Austausch der Erzeugnisse materieller und geistiger Art stets weitere Absatzgebiete gesucht und gewonnen werden. Wo auch immer in der Welt der Beginn einer neuen Kultur entdeckt wird, oder wo sich eine vielleicht längst vorhandene, bisher aber noch nicht wahrgenommene oder auch absichtlich gegen die übrige Welt abgesperrte Kultur den nach mächtiger Entfaltung strebenden Kräften erschliesst, welche dem gegenwärtigen Zeitalter seinen eigenartigen Charakter verleihen: da tritt bald mehr oder minder gebieterisch das Bedürfniss zu Tage, Verkehrswege zu schaffen, um die Vermittelung der in

Frage kommenden Interessen zu ermöglichen. Und wo der Verkehr sich regt, da ist es nur eine Frage der Zeit, dass derselbe in das Netz der internationalen Beziehungen direkt oder indirekt hineingezogen wird, sobald überhaupt die Bedingungen hierfür vorhanden sind.

Diese wiederholt bemerkte und allgemein feststehende Thatsache scheint abermals eine Bestätigung in den Beziehungen zu finden, welche sich insbesondere zwischen China, Japan und auch Persien einerseits und den übrigen Kulturstaaten andererseits bereits seit geraumer Zeit vorbereitet haben und der weiteren Entwickelung entgegen reifen. Wer vermöchte vorauszuahnen, welche Ueberraschungen in dieser Hinsicht den folgenden Jahrzehnten oder Geschlechtern vielleicht bevorstehen! — Zahlreiche Angehörige der genannten mächtigen Staaten des Orients, zum grössten Theile auf Staatskosten entsendet, sind eifrig bemüht, den geistigen und materiellen Errungenschaften der anderen, in dem Konzerte der Völker eine gewichtige Rolle spielenden Staaten nachzuspüren und demnächst die Ergebnisse dieser Studien im eigenen Lande zu verwerthen. Und so weben sich allmählich beiderseits Bande, deren Wirksamkeit eine fortschreitende Bedeutung gewinnen wird und gewinnen muss.

Es ist zweifellos, dass bei der Förderung und Vermittelung dieser, zur Zeit meist noch in den Anfangsstadien befindlichen Wechselbeziehungen den Angehörigen des Verkehrswesens eine hervorragende Aufgabe zufallen wird, und es erscheint zweckmässig, auf die Uebernahme und die Lösung derselben bei Zeiten Bedacht zu nehmen. Dass den Betheiligten durch die Kenntniss bezw. Beherrschung der betreffenden Landessprachen letzteres in hohem Grade erleichtert wird und ein erheblicher Vorsprung vor anderen, in dieser Hinsicht zurückstehenden Bewerbern zugesichert ist, bedarf nur der Andeutung.

Bei dem grossen Ueberflusse an leistungsfähigen Kräften, welche vornehmlich auch unser Deutsches Vaterland besitzt, und welcher nicht in dem vollen Umfange ausgenutzt werden kann, ist es ferner gewiss nicht unpatriotisch, eine Verwerthung des Ueberschusses im Auslande berechtigt zu finden. Der Einfluss, welcher dort auf diese Weise für die Heimath gewonnen werden kann, ist unberechenbar. Insbesondere auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens und der mit demselben im Zusammenhange stehenden gewerblichen, industriellen und sonstigen Unternehmungen eröffnen sich in China, Japan, Persien u. s. w. Zukunftsbilder, welche schon jetzt vielseitige Aufmerksamkeit erregen. Wiederholt dringen Mittheilungen in die Oeffentlichkeit, dass sich Amerikaner und Engländer mit der diesen Nationen eigenthümlichen rastlosen und vor keinen Schwierigkeiten zurückschreckenden Energie, ferner auch Franzosen in jenen Ländern um die Konzession von Eisenbahnbauten lebhaft bewerben. Auch Deutschland hat sich bekanntlich in neuerer Zeit in dieser Hinsicht bemerkbar gemacht, und die berühmte Firma Krupp in Essen hat sogar eine besondere Kommission entsandt, um ihre Bewerbungen an Ort und Stelle zu betreiben und durch direkte Anschauung Fühlung mit den Verhältnissen zu gewinnen. Wir meinen, dass diesen Bestrebungen aus Deutschland noch mehr Nachdruck gegeben werden könnte und sollte! Hierzu ist es aber von grösster Wichtigkeit, dass diejenigen, welche Anknüpfungspunkte mit dem fremden Lande suchen, die Sprache desselben möglichst beherrschen.

Welchen grossartigen Aufschwung würde u. a. die Eisenindustrie, deren Daniederliegen jetzt allseitig lebhaft beklagt wird, zu gewärtigen haben, wenn die Eisenbahnfrage in den Staaten des Orients in vollen Fluss geriethe! Und wenn die Zeichen nicht trügen, so dürfte diese Zeit nicht allzu fern mehr sein. — Ist es nicht in hohem Grade bedeutsam, dass z. B. ein Land wie China, dessen Name bisher geradezu bezeichnend für alles Abschliessen von modernen Ideen und Entwickelungen gewesen ist, unter seinen massgebenden Staatsmännern eifrige Befürworter der Eisenstrassen zählt? — Freilich ist die Schaar der Gegner derselben dort noch mächtig; aber man erinnere sich nur der wunderlichen Anschauungen, welche im Beginne der Eisenbahnära beispielsweise auch in Europa über die neue Verkehrsstrasse geherrscht haben, und wie schnell die Meinungen in der Folgezeit sich geändert haben! Warum sollten ähnliche Wandlungen nicht in China möglich sein? —

Wir sind dessen gewiss, dass der Stein dort ins Rollen gelangen wird, und zweifellos wird man alsdann gezwungen sein, sich im Auslande nach Hilfskräften umzusehen, welche das eigene Land aus Mangel an Gelegenheit, im Eisenbahnwesen Erfahrungen zu sammeln, nicht zu stellen vermag. Dass auch in diesem Falle mit Sicherheit solche im Eisenbahndienste geschulte Männer Aussicht haben bevorzugt zu werden, welche mit der Sprache des Landes vertraut sind, ist wiederum selbstverständlich.

Die gewichtigsten Umstände, welche wir vorstehend nur kurz angedeutet haben, welche aber unschwer noch zu eingehenden Erörterungen Veranlassung geben könnten, weisen somit die Angehörigen des Verkehrswesens darauf hin, der Erlernung der Sprachen des Orients ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden. Es dürfte daher auch für diese Berufsklasse, und insbesondere für diejenige unseres Deutschen Vaterlandes als ein Glück zu bezeichnen sein, wenn der dem Deutschen Reichstage zur Berathung vorliegende Gesetzentwurf über die Errichtung eines Seminars für Orientalische Sprachen an der Berliner Universität die beantragte Genehmigung fände und somit eine verhältnissmässig bequeme Gelegenheit gegeben würde, die Kenntnisse der in Rede stehenden Sprachen zu gewinnen. Gern wollen wir hoffen, dass die Mitglieder des Reichstages sich den bei dieser Frage aufdrängenden, unseres Erachtens bedeutsamen und die weitere Entwickelung der Völker beeinflussenden Gesichtspunkten nicht verschliessen werden, und dass ferner das Deutsche Verkehrswesen sich die Gelegenheit nicht möge entgehen lassen, in den der allgemeinen Kultur bisher noch wenig oder gar nicht erschlossenen Staaten des Orients mit planmässiger Ueberlegung, mit Sicherheit und mit Glück einen friedlichen Wettkampf mit den anderen Staaten aufzunehmen.

K—e.

Heizbare Güterwagen.

Die am 21/22. Mai d. J. in Hannover zusammengetretene Konferenz des Preussischen Staatsbahn-Wagenverbandes hat sich u. a. mit der in neuerer Zeit bereits wiederholt in den Kreis der Erörterungen gezogenen Frage beschäftigt, ob bezw. unter welchen Bedingungen es statthaft erscheine, Privat-Güterwagen mit Heizvorrichtung zur Beförderung leicht verderblicher Gegenstände in den Wagenpark einer Verbandsverwaltung einzustellen. Als Ergebniss der eingehenden Berathung dieser Angelegenheit ist folgender Beschluss gefasst worden:

„Privatwagen mit Heizeinrichtung werden zugelassen. Die Heizanlage muss besonders genehmigt sein und darf nur benutzt werden, wenn der Wageneigenthümer sich verpflichtet, für jeden infolge der Mitführung eines Heizwagens der Eisenbahnverwaltung entstehenden Schaden aufzukommen, dagegen seinerseits auf jeden Anspruch an die Verwaltung wegen Beschädigung oder Verderben der im Heizwagen beförderten Güter durch Nichteinhaltung der gewünschten Temperatur verzichtet. Es ist erwünscht, die Heizvorrichtung so zu gestalten, dass eine Wartung des Feuers während der Fahrt nicht nöthig ist; bei solcher Heizung hat der Wageneigenthümer für Anheizung des Wagens selbst zu sorgen. Erfordert die Heizanlage eine Wartung unterwegs, so kann die Eisenbahnverwaltung die Anheizung und die Erhaltung der Feuerung während der Fahrt gegen Erstattung der baaren Auslagen übernehmen, ohne jedoch für die Einhaltung einer bestimmten Temperatur im Wagen Gewähr zu leisten. Ist der Wageneigenthümer hiermit nicht einverstanden, so hat derselbe einen Begleiter beizugeben, welcher in der Regel im heizbaren Güterwagen Platz zu nehmen hat und gegen Lösung eines Billets IV. Klasse, im übrigen gegen Zahlung der gewöhnlichen Fahrpreise zu befördern ist. Die Ladefläche der eingestellten Wagen darf die in dem Staatsbahn-Wagenverband gewöhnlichen Masse nicht überschreiten. — Die Beförderung der Wagen erfolgt gegen Zahlung der tarifmässigen Fracht für Wagenladungen.“

In den diesem Beschlusse vorangegangenen Erörterungen wurde ausdrücklich betont, dass die Eisenbahnverwaltung sich den auf die Beförderung heizbarer Güterwagen hinzielenden Anträgen, welche bereits wiederholt und für die verschiedensten

Zwecke (Transporte von Wein, Bier, Mineralwasser, lebende Pflanzen, Blumenzwiebeln und Sämereien) gestellt worden seien, auf die Dauer nicht werde entziehen können. Es erschien daher zweckmässig, diesen Bestrebungen thunlichst entgegen zu kommen, um gleichzeitig durch Versuche zu ermitteln, ob bezw. in welcher Hinsicht sich bei der Verwendung solcher Wagen Unzuträglichkeiten für den Eisenbahnbetrieb ergeben, und ob die letzteren nicht durch geeignete Einrichtungen und Anordnungen zu überwinden sein würden. Im wesentlichen konnte es sich hierbei zunächst nur darum handeln, die Eisenbahnverwaltung gegen etwaige Nachtheile, welche durch die besonderen, mit der Einstellung heizbarer Güterwagen verbundenen Eigenthümlichkeiten veranlasst werden können, sicher zu stellen. Andererseits musste jedoch auch berücksichtigt werden, dass die Erfüllung der aufzustellenden Bedingungen dem Besitzer der Wagen bezw. dem Versender nicht solche Verpflichtungen und Kosten auferlegt, welche die Benutzung derselben von vornherein unmöglich macht. Die in beiden Beziehungen für erforderlich erachteten Bedingungen sind in dem vorstehend mitgetheilten Beschlusse zum Ausdruck gebracht.

Hinsichtlich der Heizeinrichtung solcher Wagen glaubte man erwarten zu können, dass bei dem gegenwärtigen Standpunkte der Technik und im Falle eines thatsächlichen Bedürfnisses eine zweckmässige Lösung wohl nur eine Frage der Zeit sein dürfte, und es wurde daher überhaupt als erwünscht bezeichnet, dass seitens der Eisenbahnen Anregung zur weiteren Verfolgung dieser zweifellos interessanten Aufgabe gegeben würde. Dass man derselben bereits anderweitig und nicht ohne Erfolg näher getreten ist, wird beispielsweise durch Mittheilungen aus Amerika bestätigt, woselbst eine grössere Anzahl von Güterwagen, welche insbesondere für den Transport von Obst, Kartoffeln u. dgl. bestimmt sind, vermittelst einer Oelflamme geheizt werden. Die Einrichtungen sind hierbei derartig getroffen, dass die Wärmequelle je nach dem Grade der Aussentemperatur einen grösseren oder geringeren Oelzufluss erhält, während durch ein Lüftungsventil dafür Sorge getragen ist, dass die Innentemperatur des Wagens einen bestimmten Wärmegrad nicht übersteigt. Für Deutsche Verhältnisse wurde die Einlegung eines durch Gas erwärmten Heizkörpers in den Wagen oder die Benutzung einer durch einen kleinen feuerlosen Dampfkessel nach dem System H o n i g m a n n (erhitzte Natronlauge) gespeisten Dampfheizung empfohlen, da beide Systeme als gefahrlos für den Betrieb bezeichnet werden konnten und sich voraussichtlich derartig ausbilden lassen würden, dass, je nach Massgabe der zurückzulegenden Entfernungen, eine Wartung der Heizung für 1, 2 oder auch 3 Tage unterbleiben könne.

Seitens der Königlichen Eisenbahndirektion E r f u r t sind im übrigen bereits seit mehreren Jahren heizbare Bierwagen im Gebrauch. Bei denselben besteht die Heizeinrichtung aus Kästen, welche theils unter den Langträgern, theils über denselben, im Innern des Wagenkastens, liegen und in gleicher Weise wie die Personenwagen mit Presskohle erwärmt werden. Die Heizung wird auf Kosten der Wagenbesitzer durch die Zugbeamten besorgt; jedoch hat die Bahnverwaltung keine Verantwortung für die Aufrechterhaltung des erforderlichen Wärmegrades übernommen, während den Eigenthümern jeder durch die Mitführung der Wagen entstehende und nicht nachweisbar durch die Fahrlässigkeit eines Beamten herbeigeführte Schaden zur Last fällt. Unzuträglichkeiten haben sich bisher mit diesen Wagen im Betriebe nicht herausgestellt.

Mit der Einführung heizbarer Güterwagen in den Eisenbahnbetrieb eröffnet sich wiederum ein neues Feld der Thätigkeit für die Vertreter der Technik und des Verkehrs, und bei der grossen Schnelligkeit, mit welcher in dem gegenwärtigen Zeitalter Verbesserungen innerhalb dieser beiden Richtungen sich Bahn zu brechen pflegen, darf man sicher auch auf eine weitere Entwickelung der vorstehend erörterten Neuerung gefasst sein. Die Fortschritte und die Umwälzungen, welche die Eisenbahnen binnen weniger Jahrzehnte in dem Verkehrsleben veranlasst haben, sind staunenswerth! Welch' ein Sprung von den ersten einfachen Eisenbahn-Betriebsmitteln für die Personenbeförderung bis zu h e i z b a r e n G ü t e r w a g e n!

K—e.

Aus dem Landes-Eisenbahnrath.

(Schluss aus No. 51.)

11. Anträge auf Einführung von Frachtermässigungen für E i s e n e r z e, K a l k s t e i n, S t e i n k o h l e n und K o k e s.

Unter dem 12. und 15. Oktober 1884 wurde von den Mitgliedern des Landes-Eisenbahnraths Lueg, Baare und Bueck, nachstehender Antrag eingebracht:

> Der Landes-Eisenbahnrath wolle bei dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten befürworten, dass Eisenerze und Kalksteine auf den Königlichen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen fernerhin zu einem ermässigten Frachtsatz gefahren werden, der zu bilden ist aus einer Expeditionsgebühr, wie sie in dem Rheinisch-Westfälischen Revier für Kohlentransporte gegenwärtig besteht, und einem Streckensatze.
>
> Die Expeditionsgebühr beträgt bei Entfernungen von

1—10 km	6 ℳ	pro	10 000	kg
11—20 „	7 „	„	„	„
21—30 „	8 „	„	„	„
31—40 „	9 „	„	„	„
41—50 „	10 „	„	„	„
51—60 „	11 „	„	„	„
über 60 „	12 „	„	„	„

> Der Streckensatz soll betragen bei Entfernungen bis zu 50 km 1,5 Markpfennig pro Tonne und Kilometer und für die überschiessenden Entfernungen 1,3 Markpfennig pro Tonne und Kilometer.

Der Landes-Eisenbahnrath beschloss bezüglich dieses Antrages in der Sitzung vom 28./29. November 1884:

> den Minister der öffentlichen Arbeiten zu ersuchen, die nöthigen Voruntersuchungen über die wirthschaftlichen und finanziellen Wirkungen der beantragten Tarifermässigungen anzuordnen, insbesondere baldigst eine eingehende Untersuchung darüber zu veranlassen, in welcher Lage sich gegenwärtig die Industrie der Erzreviere bezüglich der Frachttarife für ihre Rohmaterialien und Fabrikate gegenüber der in den Kohlenrevieren ansässigen Eisenindustrie befindet, sowie welche Verschiebungen in den gegenwärtigen Konkurrenzverhältnissen dieser Industrie die beantragte Frachtermässigung voraussichtlich herbeiführen würde und das Ergebniss demnächst dem Landes-Eisenbahnrath vorzulegen.

Hiernächst wurden die Königlichen Eisenbahndirektionen mit Anweisung versehen; gleichzeitig wurde die Anhörung der Bezirks-Eisenbahnräthe Berlin, Breslau und Köln angeordnet.

Die beantragte Frachtermässigung würde einen Jahresausfall in den Frachten für Eisenerz von 1 217 303 ℳ und für Kalksteine von 399 017 ℳ, zusammen von 1 616 320 ℳ betragen.

Da bei der Verhandlung im Landes-Eisenbahnrathe von mehreren Seiten die Nothwendigkeit betont war, im Falle der Genehmigung des Antrages auch die Frachten für Kohlen und Kokes um die gleichen Beträge zu ermässigen, so sind auch die hierdurch entstehenden Ausfälle ermittelt worden. Sie betragen für den Versand von Braunkohlen, Steinkohlen und Kokes aus den Bezirken Breslau, Berlin, Erfurt, Magdeburg, Elberfeld, Köln, Hannover, Frankfurt zusammen 35 114 876 ℳ.

Für Kokes allein würde der Jahresausfall in den Bezirken Breslau, Berlin, Elberfeld und Köln zusammen 3 912 291 ℳ betragen.

Der Bezirks-Eisenbahnrath Breslau hat sich unter dem 16. Mai 1885 dahin ausgesprochen, dass die beantragte Ermässigung für Eisenerze und Kalksteine nur dann für die Schlesische Eisenindustrie von Vortheil sei, wenn gleichzeitig auf der Schmalspurbahn eine Ermässigung der Fracht für Eisenerze in der für die Hauptbahn projektirten Höhe zur Einführung komme. Eine Ermässigung der Fracht für Steinkohlen und Kokes werde für das Oberschlesische Revier nicht für erforderlich, aber auch in ihrer Beschränkung lediglich auf die Zuführungslinien zu den Konkurrenz-Industrierevieren unter der Voraussetzung für die Oberschlesische Hüttenindustrie nicht für schädlich erachtet, dass der letzteren die Ermässigung für Eisenerz und Kalksteine in dem beantragten Umfange zu Theil werde.

Im Bezirks-Eisenbahnrath Berlin wurde die Meinung vertreten, dass ein Eingehen auf die Anträge zu einer vollständigen Verschiebung der Absatzverhältnisse von gar nicht zu übersehender Tragweite führen würde. Der Bezirks-Eisenbahnrath befürwortete schliesslich

> dass die dem Westen etwa zu gewährenden Ermässigungen der Frachten für Eisenerze jedenfalls auch dem Osten zuzubilligen seien, dass bei einer Ermässigung für Eisenerze auch eine solche für Kohlen einzutreten haben würde und dass die Ermässigung für Kohlen nicht für einzelne Werke, sondern allgemein gegeben werden müsste.

Im Bezirk Altona und Bromberg kommen nur geringe Mengen von Eisenerzen und Kalksteinen zum Versand; dagegen bestehen in den Bezirken Erfurt und Magdeburg zahlreiche Erzgruben und Kalksteinlager. Die betheiligten Königlichen Eisenbahndirektionen sind nach Benehmen mit den Königlichen Oberbergämtern zu Halle und Clausthal und nach Anhörung der Interessenten der Ansicht, dass die Eisenindustrie ihrer Bezirke, welche ihren Erz- und Kalksteinbedarf meistens aus nächster Nähe decke, von den beantragten Frachtermässigungen keinen besonderen Vortheil, wohl aber eine Verschlechterung des jetzt schon ungünstigen Verhältnisses zu der Rheinisch-Westfälischen Eisenindustrie, welcher die Ermässigung allein zu Gute komme, zu erwarten haben würde.

Der Ausschuss des Bezirks-Eisenbahnraths Köln hatte in der Sitzung vom 30. April 1886 folgende Beschlüsse empfohlen:

1. Durch die Einführung des beantragten Eisenerz- und Kalksteintarifs werden erhebliche Verschiebungen in den Erzeugungskosten des Roheisens in den verschiedenen Revieren herbeigeführt,
2. eine Ausgleichung dieser Verschiebungen findet selbst nicht durch Ausdehnung des beantragten Tarifs auf Steinkohlen und Kokes statt,
3. der Bezirks-Eisenbahnrath empfiehlt daher, zur Zeit keine Veränderungen in den betreffenden Tarifen vorzunehmen,
4. es liegt im Interesse der daniederliegenden Eisenindustrie Deutschlands, dass eine allgemeine Frachtermässigung für sämmtliche Roh-Brennmaterialien zur Erzeugung von Roheisen baldigst eingeführt werde.

Der Bezirks-Eisenbahnrath Köln beschloss in der Sitzung vom 20. Mai d. J. die beiden ersten der vom Ausschuss vorgeschlagenen Anträge unverändert, den dritten in der Fassung

„Der Bezirks-Eisenbahnrath empfiehlt daher von der Einführung der beim Landes-Eisenbahnrath von den Herren Baare, Lueg und Bueck beantragten Frachtermässigung zur Zeit abzusehen“,

anzunehmen, den vierten Antrag abzulehnen, dagegen aber folgende beiden Anträge anzunehmen:

„Für das Sieg- und Lahngebiet wird zur Erhaltung des dortigen Bergbaues die Einführung eines ermässigten Tarifes für Eisenerze befürwortet“

und

„Für das Sieg-, Dill- und Lahngebiet wird zur Erhaltung des dortigen Bergbaues eine Ermässigung der Eisenerzfrachten, sowie der Frachten für Kokessendungen nach den Hochofenstationen dieses Bezirks beantragt.“

Der Ausschuss des Landes-Eisenbahnraths beschloss einstimmig die Fassung des folgenden Beschlusses zu empfehlen:

1. Der Landes-Eisenbahnrath erachtet eine allgemeine Frachtermässigung sowohl sämmtlicher Rohstoffe zur Eisenerzeugung, als auch der Eisenerze und Kalksteine allein wegen der dadurch bedingten Verschiebungen in den Erzeugungsverhältnissen der Eisenwerke, sowie wegen der damit verbundenen beträchtlichen Einnahmeausfälle für ausgeschlossen,
2. der Landes-Eisenbahnrath erachtet mit Rücksicht auf die ausserordentliche Nothlage des Eisenstein-Bergbaues an der Lahn, Dill und Sieg eine ausnahmsweise, der Zeit nach auf die Dauer dieses Ausnahmezustandes beschränkte Frachtermässigung zu Gunsten der auf der rechten Rheinseite zwischen Lahn und Sieg, sowie im Gebiete der Sieg, Dill und Lahn belegenen Bezirke
   a) für Erze aus diesen Gebieten nach der Ruhr,
   b) für Kokes in umgekehrter Richtung

   für erforderlich.

Der Ausschuss geht dabei von der Voraussetzung aus, dass die nähere Festsetzung des Gebiets, für welche die beantragten Frachtermässigungen zu gewähren sein möchten, der Eisenbahnverwaltung zu überlassen sei; im allgemeinen hat der Ausschuss den rechtsrheinischen Theil des Ober-Bergamtsbezirks Bonn im Auge gehabt. Ferner setzt der Ausschuss voraus, dass mit den vorgeschlagenen Frachtermässigungen gleichzeitig auch eine entsprechende Ermässigung der Verkaufspreise für Kokes nach der Lahn, Dill und Sieg gesichert werde.

Der unter dem 12. und 13. Oktober 1884 von den Herren Baare, Bueck und Lueg beim Landes-Eisenbahnrath getellte Antrag wird von den Antragstellern mit nachstehender, zu Protokoll gegebener Erklärung zurückgezogen:

Die unterzeichneten Antragsteller sind nach wie vor von der Ueberzeugung durchdrungen, dass die Eisen- und Stahlindustrie zur wirksameren Verdrängung des fremden Roheisens vom Deutschen Markte und zur Ermöglichung der Konkurrenz auf dem Weltmarkt eine Minderung der Produktionskosten bedarf, welche erfolgreich und ohne Schädigung anderer Interessen nur durch die beantragte allgemeine Ermässigung der Frachten für Eisenerze und Kalksteine herbeigeführt werden kann.

Die Unterzeichneten erkennen an, dass die Durchführung der beantragten Frachtermässigung in den verschiedenen Produktionsbezirken nicht die absolut gleiche Wirkung haben würde, wie ja überhaupt keine Verbesserung von Verkehrsverhältnissen zu ermöglichen ist, ohne irgend eine Verschiebung der Produktionsbedingungen in dem von ihr betroffenen Gebiete mit sich zu bringen. Dagegen sind die Unterzeichneten, im Widerspruch mit den von gegnerischer Seite aufgestellten Behauptungen, davon überzeugt, dass in dem vorliegenden Falle die Verschiebungen so geringfügig sind, dass sie einer Durchführung der beantragten Frachtermässigung nicht entgegengestellt werden dürften.

Da die bisherige Behandlung des Antrags aber gezeigt hat, dass den gegnerischen Behauptungen über die Bedeutung der zu erwartenden Verschiebungen in den Produktionsbedingungen von verschiedenen Seiten ein so grosses Gewicht beigelegt wird, dass die Annahme und die Durchführung des Antrags zweifelhaft erscheint, so sehen sich die Unterzeichneten veranlasst, dieselben für jetzt zurückzuziehen, von der Ueberzeugung geleitet, dass eine allgemeine Ermässigung der Frachten für Eisenerze und Kalksteine über kurz oder lang doch als eine, von den Verhältnissen unabweisbar gebotene Massregel anerkannt werden muss.

In dieser Ueberzeugung stimmen die Unterzeichneten dem von dem Bezirks-Eisenbahnrath Köln gefassten Beschlusse auf Erstellung eines ermässigten Ausnahmetarifs für den Transport von Eisenerzen aus den Gebieten der Sieg, Lahn und Dill zu, indem sie in dieser Massregel den ersten Schritt zur Durchführung einer allgemeinen Ermässigung der Frachten für Eisenerze erblicken.

Baare. Bueck. Lueg.

Der Landes-Eisenbahnrath beschliesst:

1. Der Landes-Eisenbahnrath erachtet eine allgemeine Frachtermässigung sowohl sämmtlicher Rohstoffe zur Eisenerzeugung als auch der Eisenerze und Kalksteine allein zur Zeit für ausgeschlossen.
2. Der Landes-Eisenbahnrath erachtet mit Rücksicht auf die ausserordentliche Nothlage des Eisenstein-Bergbaues an der Lahn, Dill und Sieg eine ausnahmsweise der Zeit nach auf die Dauer dieses Ausnahmezustandes beschränkte Frachtermässigung zu Gunsten der auf der rechten Rheinseite zwischen Lahn und Sieg, sowie im Gebiete der Sieg, Dill und Lahn belegenen Bezirke für geboten
   a) für Erze innerhalb dieser Gebiete und aus diesen Gebieten nach der Ruhr,
   b) wie nach dem Beschlusse des Ausschusses.

Ebenso wird der Schluss des Antrages des Ausschusses angenommen.

7. Antrag auf Ermässigung der Ausnahmetarife für Blei und Zink von Oberschlesien nach Stettin und Hamburg.

Von dem Handelshause Aron Hirsch & Sohn in Halberstadt, welches an dem Ausfuhrhandel der Oberschlesischen Blei- und Zinkwerke in hervorragendem Masse betheiligt ist, ist die Ermässigung der bestehenden Export-Ausnahmetarife auf den Satz des Spezialtarifs III beantragt worden.

Der Ausschuss beschloss, in Uebereinstimmung mit der Mehrheit der Königlichen Eisenbahndirektionen, dem Landes-Eisenbahnrath die Befürwortung der beantragten Ermässigung der Ausnahmetarife für Blei und Zink nicht zu empfehlen.

Der Landes-Eisenbahnrath beschliesst dem Antrage des Ausschusses gemäss.

8. Frachtermässigungen für den Verkehr zwischen Stettin und Swinemünde während der Wintermonate.

Um den überseeischen Handelsbeziehungen von Stettin auch im Winter während des Schlusses der Schifffahrt auf der Oder und dem Haff aufrecht zu erhalten, ist während dieser Zeit schon seit einer Reihe von Jahren bei der Frachtberechnung für die über Swinemünde seewärts ein- oder ausgehenden Güter aller Tarifklassen (mit Ausnahme derjenigen des Spezialtarifs III) für die Beförderung zwischen Stettin und Swinemünde an Stelle der wirklichen Entfernung von 112 km eine Entfernung von 80 km zu Grunde gelegt worden.

Ferner ist, ebenfalls während der Zeit des Schifffahrtsschlusses auf dem Haff, für Petroleum von Swinemünde nach Stettin statt des Frachtsatzes der Wagenladungsklasse B für 112 km der Frachtsatz des Spezialtarifs I für 80 km erhoben, auch sind im Verbandverkehr mit Oesterreich-Ungarn, Galizien und Rumänien, in Rücksicht auf den Wettbewerb der Nordseehäfen die tarifmässigen Frachtsätze für Stettin in den Wintermonaten ohne Erhöhung auf Swinemünde übertragen.

In den Bezirks-Eisenbahnräthen zu Breslau und Berlin sind gegen Ende vorigen Jahres Anträge auf Gewährung weiterer Frachtermässigungen zur Erleichterung des Winterverkehrs zwischen Schlesien und Stettin bezw. Swinemünde gestellt worden.

Der Bezirks-Eisenbahnrath Berlin hatte empfohlen:

1. die ermässigten Winterfrachtsätze zwischen Stettin und Swinemünde während der Dauer der geschlossenen Schifffahrt im Tarifwege ein für alle Mal zu veröffentlichen,
2. für Getreide, Stärke, Spiritus (Sprit) und Zucker, im Falle des Exports seewärts die Fracht der nächstniedrigen Tarifklasse unter Annahme einer Entfernung von 80 km für die Strecke Stettin-Swinemünde zuzugestehen, die weitergehenden Anträge aber abzulehnen.

Die Königlichen Eisenbahndirektionen zu Breslau und Berlin befürworten die Beschlüsse des Bezirks-Eisenbahnraths Berlin mit der Massgabe,

dass für Getreide, Stärke und Zucker im Falle des Exports seewärts ein Ausnahmetarifsatz von 0,37 *M.* pro 100 kg (Spezialtarif II für 80 km) und für Petroleum und Spiritus (Sprit) ein Ausnahmetarifsatz von 0,45 *M.* für 100 km (Spe-

zialtarif I für 80 km) auf der Strecke Stettin-Swinemünde eingeführt werde.

Es wird der Absatz 1 des Antrages des Bezirks-Eisenbahnraths Berlin mit dem Zusatz der Eisenbahndirektion Breslau angenommen.

10. Anträge auf Einführung von Ausnahmetarifen für Mergel.

Von den Königlichen Landwirthschaftsgesellschaften zu Celle und zu Hannover sind im Bezirks-Eisenbahnrath zu Magdeburg bezw. zu Hannover Anträge auf Frachtermässigungen für Mergel gestellt worden.

In dem Bezirks-Eisenbahnrath Magdeburg gelangte einstimmig die Resolution zur Annahme:

der Bezirks-Eisenbahnrath erachtet es für dringend erforderlich, dem Landwirthschaftsbetriebe auf ärmerem Boden durch eine Ermässigung der Frachtsätze für Mergel in den Monaten des Wagenüberschusses aufzuhelfen.

Im Bezirks-Eisenbahnrath zu Hannover wurde ebenfalls einstimmig der Antrag angenommen:

für Mergeltransporte in Ladungen von 10 000 kg von Uelzen nach den Stationen des Lüneburgischen und Bremischen Gebiets, sowie nach Eystrup und Diepholz, ferner von Misburg nach den Stationen der Strecke Hannover-Bremen und Bremen-Diepholz einen Ausnahmetarif zu den gleichen Einheitssätzen, wie für Seeschlick, jedoch nur für diejenigen Monate einzuführen, in denen, nach Ansicht der Eisenbahnverwaltungen, derartige grössere Transporte ohne Beeinträchtigung des übrigen Verkehrs zugelassen werden können.

In dem Bericht vom 5. November 1885 hat die Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg befürwortet, versuchsweise ermässigte Ausnahmetarife auf Grundlage eines Streckeneinheitssatzes von 2 ₰ für die Tonne und das Kilometer nebst 3 ₰ Expeditionsgebühr für 100 kg in solchen Relationen, für welche bei spezieller Prüfung ein thatsächliches Bedürfniss anzunehmen sein würde, einzuführen, während die Königliche Eisenbahndirektion Hannover sich sowohl gegen den Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg, als auch gegen den von dem Bezirks-Eisenbahnrath Hannover angenommenen Antrag ausspricht.

Der Ausschuss empfiehlt die Ablehnung der Anträge auf Frachtermässigungen für Mergel.

Der Landes-Eisenbahnrath fasst bezüglich der Einführung von Ausnahmetarifen für Mergel denselben Beschluss, wie zu § 9 der Tagesordnung, welcher sich auf Frachtermässigung für Kainit und rohe Stassfurter Kalisalze bezog.

Schliesslich werden die Mittheilungen des Herrn Ministers, betreffend die genehmigten Ausnahmetarife, durch Kenntnissnahme für erledigt erachtet.

Eine nachträglich eingegangene Mittheilung über die seit der letzten Sitzung des Landes - Eisenbahnraths eingeführten Ausnahmetarife wird dem Ausschusse überwiesen.

Damit wird die Sitzung des Landes-Eisenbahnraths geschlossen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Kilometerzeiger. Die geschäftsführende Direktion hat den Kilometerzeiger der Eisenbahn des Deutsch-Nordischen Lloyd (Neustrelitz-Warnemünde) unter No. 6 a neu, zum Kilometerzeiger No. 73 (Oesterreichische Nordwestbahn) den I. Nachtrag und zur Sammlung von Kilometerzeigern den X. Nachtrag ausgegeben.

Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse. Die Verzeichnisse No. 6 a (Deutsch-Nordischer Lloyd) und 32 (Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin), sowie 34 (Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau) sind neu, zum Güterwagenpark-Verzeichniss No. 39 (Eisenbahn-Direktionsbezirk Hannover) ist der III. Nachtrag, zur Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen der IV. Nachtrag von der geschäftsführenden Direktion ausgegeben worden. Das neu ausgegebene Verzeichniss No. 34 tritt an Stelle des bisher gültigen nunmehr aus den Händen der Dienststellen zurückzuziehenden und zu vernichtenden älteren Güterwagenpark-Verzeichnisses gleicher Nummer.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3085 vom 29. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Tagesordnung der diesjährigen Generalversammlung (abgesandt am 3. d. Mts.).

No. 3100 vom 29. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Kündigung des Vereinskarten-Reglements (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 3101 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Kassirung der Vereinskarte No. 342 (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 3121 vom 29. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 2. und 3. d. Mts.).

No. 3122 vom 29. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 2. und 3. d. Mts.).

No. 3156 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Kündigung des Vereinskarten-Reglements (abgesandt am 3. d. Mts.).

No. 3162 vom 3. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ, betreffend nachträgliche Mittheilung zu einem zur schiedsrichterlichen Entscheidung überwiesenen Streitfall (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 3163 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die No. 6 der Veränderungsnachweisung zur Vereinskarten-Liste vom 1. Januar d. Js. (abgesandt am 5. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Abänderung der Telegraphenordnung.

Die auf Grund des Artikels 48 der Reichsverfassung erlassene Telegraphenordnung vom 13. August 1880 ist laut Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 11. Juni cr. mit Gültigkeit vom 1. d. Mts. in verschiedenen Punkten abgeändert worden. Da diese Telegraphenordnung auch auf die telegraphische Korrespondenz, welche auf den Bahntelegraphen Beförderung erhält, angewendet wird, so nehmen wir von dieser Verordnung hier Notiz und heben diejenigen Punkte der Abänderung hervor, welche Einfluss auf die Annahme und Preisstellung der Telegramme haben.

Es dürfen Telegramme nur der Deutschen, Englischen, Spanischen, Französischen, Italienischen, Niederländischen, Portugiesischen und Lateinischen Sprache angehörige Wörter von höchstens 10 Buchstaben enthalten. Jedes Telegramm kann aus allen vorerwähnten Sprachen entnommene Wörter enthalten. Auch dürfen in dem Texte der in verabredeter Sprache abgefassten Telegramme eine oder mehrere Stellen in offener Sprache enthalten sein. In diesem Falle müssen die Stellen in verabredeter Sprache zwischen Klammern gesetzt werden, welche dieselben von dem vorhergehenden oder nachfolgenden Text in offener Sprache scheiden.

Der Text der in chiffrirter Sprache abgefassten Telegramme darf eine oder mehrere Stellen in offener Sprache enthalten. In diesem Falle müssen die Stellen in chiffrirter Sprache zwischen Klammern gesetzt werden, welche dieselben von dem vorhergehenden oder nachfolgenden Text in offener Sprache scheiden. Der chiffrirte Text muss ausschliesslich aus Buchstaben des Alphabets oder ausschliesslich aus Arabischen Ziffern zusammengesetzt sein.

Als eine Abkürzung der Aufschrift wird auch angesehen, wenn der Empfänger verlangt, dass an ihn gerichtete Telegramme, ohne diesbezügliche nähere Angaben in der Aufschrift, zu gewissen Zeiten in bestimmten Lokalen, z. B. an Wochentagen in dem Geschäftslokal, an Sonntagen in der Wohnung oder zu gewissen Stunden in dem Komptoir, zu anderen in der Wohnung oder der Börse regelmässig bestellt werden sollen. Die hierfür im voraus zu entrichtende Gebühr beträgt ebenfalls 30 ℳ für das Kalenderjahr; sie kommt auch dann zur Erhebung, wenn der betreffende Korrespondent für die an ihn gerichteten Telegramme mit der Telegraphenanstalt eine abgekürzte Aufschrift vereinbart, bezw. die Gebühr dafür eingezahlt hat.

Es werden die Namen der Bestimmungsanstalt und des Bestimmungslandes, aber nur in der Telegrammaufschrift, ohne Rücksicht auf die Zahl der gebrauchten Buchstaben als je ein Wort gezählt, (z. B. Reussgreiz, Frankfurtmain, Wüstewaltersdorfbzbreslau) unter der Bedingung, dass diese Namen so geschrieben sind, wie sie in den amtlichen Verzeichnissen erscheinen.

Für das gewöhnliche Telegramm wird auf alle Entfernungen eine Gebühr von 6 ₰ für jedes Wort, mindestens jedoch der Betrag von 60 ₰ erhoben.

Für gewöhnliche Stadttelegramme, welche in solchen Städten zugelassen werden, innerhalb deren Weichbild mehrere unter sich durch Telegraphenleitungen verbundene Telegraphenanstalten dem Verkehr geöffnet sind, wird eine Gebühr von 3 ₰ für jedes Wort, mindestens jedoch der Betrag von 30 ₰ erhoben.

Für dringende Telegramme wird demnach eine Gebühr von 18 ₰, bez. bei Stadttelegrammen eine Gebühr von 9 ₰ für das Wort, mindestens jedoch der Betrag von 1,80 ℳ bez. von 90 ₰ erhoben.

Der Aufgeber kann die Antwort, welche er von dem Empfänger verlangt, vorausbezahlen; die Vorausbezahlung darf indessen die Gebühr eines Telegramms irgend einer Art von 30 Wörtern nicht überschreiten.

Für das vorauszubezahlende Antwortstelegramm wird, wenn der Aufgeber die für die Antwort bezahlte Wortzahl nicht angegeben hat, die Gebühr eines gewöhnlichen Telegramms von 10 Wörtern berechnet. Soll eine andere Wortzahl für die Ant-

wort vorausbezahlt werden, so hat der Aufgeber den vor der Aufschrift niederzuschreibenden Vermerk „Antwort bezahlt“ oder „(R P)“ durch die Angabe der vorausbezahlten Wortzahl zu ergänzen; z. B. „18 Wörter Antwort bezahlt“ oder „(R P 18)“. Der Aufgeber eines Telegramms mit mehreren Aufschriften, welcher die von den Empfängern seines Telegramms verlangte Antwort bezahlen will, hat vor die Angabe jedes einzelnen Empfängers, dessen Antwort er vorausbezahlt, den unter Umständen durch die Angabe der Wortzahl zu ergänzenden Vermerk „Antwort bezahlt“ oder „(R P)“ zu setzen. Wenn der Aufgeber eine dringende Antwort bezahlen will, so hat er den unter Umständen durch die Angabe der Wortzahl zu ergänzenden Vermerk „dringende Antwort bezahlt“ oder „(R P D)“ vor der Aufschrift niederzuschreiben; es kommt alsdann die Gebühr eines dringenden Telegramms von entsprechender Wortzahl zur Erhebung.

Eine Rückzahlung der Antwortgebühr findet nicht statt.

Für die zweite und jede weitere Ausfertigung wird bei Telegrammen bis zu 100 Wörtern eine Gebühr von je 40 ₰ und bei längeren Telegrammen für jede Reihe oder den Bruchtheil einer Reihe von 100 Wörtern eine Gebühr von je 40 ₰ mehr erhoben. In dieser Berechnung erscheint die Gesammtzahl der Wörter des Textes, der Unterschrift und der Aufschrift, und zwar wird die Gebühr für jede Aufschrift besonders festgestellt.

Telegramme, welche die Angabe „Post“ vor der Aufschrift enthalten und demgemäss mit der Post weiterbefördert, oder welche postlagernd niedergelegt werden sollen, werden von der Ankunftsanstalt in der Regel ohne Kosten für den Aufgeber und für den Empfänger als gewöhnliche Briefe zur Post gegeben. Ausgenommen sind jedoch folgende Fälle:

1. Telegramme, welche als eingeschriebene Briefe zur Post gegeben werden sollen, sind mit der vor der Aufschrift niederzuschreibenden Angabe „Post eingeschrieben“ oder „(P R)“ zu versehen und unterliegen einer vom Aufgeber zu entrichtenden Einschreibgebühr von 20 ₰. Diese Einschreibgebühr von 20 ₰ kommt auch bei der Auflieferung aller Telegramme mit Empfangsanzeige, welche mit der Post weiterbefördert oder postlagernd niedergelegt werden sollen, zur Erhebung, da diese Telegramme stets als eingeschriebene Briefe zur Post gegeben werden.

Der Bericht über den Handel und die Industrie von Berlin, welcher alljährlich von den Aeltesten der Kaufmannschaft herausgegeben wird, liegt uns pro 1885 vor; derselbe gibt zunächst eine allgemeine Charakteristik des Wirthschaftsjahres 1885, bespricht dann die wirthschaftlichen Verhältnisse im Auslande und deren Rückwirkungen auf Deutschland, woran sich eine Uebersicht der Lage wichtiger Handels- und Industriezweige, sowie der Gesetzgebung und Verwaltung auf wirthschaftlichem Gebiete schliesst. Auch die Ergebnisse des Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesens in 1885, sowie die Kanalanlagen und örtlichen Angelegenheiten werden in dem Bericht behandelt. Die Spezialberichte umfassen sämmtliche Gebiete von Berlins Handel und Industrie (Rohprodukte der Landwirthschaft und Fabrikate aus denselben, animalische Rohprodukte und Fabrikate, Material-, Kolonialwaaren u. s. w., die Industrie der Steine und Erden, die Montanindustrie und mit derselben zusammenhängende Gerwerbe, Rohstoffe und Produkte der pharmazeutischen, chemischen und verwandten Industrien, Fettwaaren, Oele und Farbstoffe, Halb- und Ganzfabrikate der Textilindustrie und andere Modeartikel, Fabrikate der Papierindustrie, Rohstoffe und Fabrikate der Lederindustrie, Pelzwerk, Holz und Holzwaaren), ebenso aber auch die Geld- und Kreditgeschäfte, das Versicherungswesen etc. In diesem ausserordentlich reichhaltigen Materiale ist dem Eisenbahnwesen unter Aufführung einiger statistischen Angaben ein nur verhältnissmässig geringer Raum gewidmet, wir heben daraus hervor, dass den Deutschen Regierungen insbesondere auch der Preussischen Anerkennung dafür gezollt wird, dass sie — nachdem der private Unternehmungsgeist für Eisenbahnbau fast vollständig erloschen ist — Mittel bereit stellen, um das Eisenbahnnetz zu vervollständigen und hierdurch dem Verkehr und Erwerbe neue Quellen zu erschliessen und dass dabei der Gesichtspunkt, ob die betreffenden Bahnbauten sich sofort rentiren, nicht als entscheidend hingestellt wird. Ueber Tarifkonzessionen und Erleichterungen des Güterverkehrs wird auf die Einrichtung der Eisenbahn-Bezirksräthe hingewiesen; auch der einheitlichen Regelung der Retourbillete auf den Preussischen Staatsbahnen wird mit Anerkennung gedacht.

In betreff der örtlichen Berliner Verhältnisse bespricht der Bericht die Centralmarkthalle und deren Verbindung mit der Stadtbahn (welche Frage in dieser Zeitung bereits ausführlich behandelt ist), die ausserordentlichen Leistungen der Berliner Stadtbahn und der Berliner Ringbahn (letztere in betreff des Güterverkehrs); dabei wird jedoch zugleich der Wunsch ausgesprochen, dass die hohen Tarife der letzteren eine wesentliche Herabsetzung erfahren möchten, damit die enormen Kosten welche dem Berliner Produktenhandel durch die Entladung der Wagen auf den Ankunftsbahnhöfen und Fortschaffung der Massengüter mittelst Lastfuhrwerks nach den Speichern und sonstigen Lagerräumen resp. nach einem andern Bahnhofe, woselbst die Entladung der Lastfuhrwerke wieder durch Menschenkräfte zu erfolgen hat, erspart resp. vermindert würden.

Das Pferdebahnnetz, welches in dem letzten Jahrzehnt einen grossen Aufschwung nahm, hat sich im Berichtsjahre nicht wesentlich ausgedehnt, wohl aber ist der Personenverkehr um 9,25 pCt. gestiegen, die grosse Berliner Pferdeeisenbahn beförderte nach ihrem Geschäftsbericht pro 1885 77 350 000 Personen und vereinnahmte hieraus 9 391 775 ℳ.

Der Verkehr auf den Wasserstrassen ist ein sehr bedeutender gewesen. Für die Beschaffung neuer und besserer Ent- und Beladungsvorrichtungen, für die Vermehrung zweckdienlicher Einrichtungen der Ladestellen, für die Unterbringung der Güter in Lagerhäusern und Speichern und für eine durchgreifende Hebung des Umschlagsgeschäfts und für Einrichtungen und geeignete Stellen zur Verladung von der Bahn auf das Schiff resp. umgekehrt, für welche Fälle für Berlin viel Versäumtes nachzuholen ist, ist durch Einsetzung einer Kommission seitens der städtischen Behörden Vorsorge getroffen worden.

Der neue Packhof zu Alt-Moabit bei der Moltkebrücke, der einen viermal grösseren Flächenraum als der alte Packhof umfasst, wird in kurzem (heute am 5. d. M. D. Red.) dem Verkehr übergeben. Mit seinem nördlichen Niederlagsgebäude an der Bahn zur Aufnahme der mit der Bahn transportirten Güter und seinem südlichen Niederlagsgebäude am Wasser für die zu Schiff anlangenden Güter, mit seinem dicht am Wasser belegenen Spiritushof, wird er für die Güter, die einer Zollabfertigung unterliegen, resp. bei der Ausfuhr Anspruch auf Zollbonifikation haben, einen wesentlich erleichterten Verkehr herbeiführen. Die neue Packhofsanlage, einerseits den Eisenbahnwagen aus allen Bahnrichtungen und dem städtischen Frachtfuhrwerk, andererseits den Wasserfahrzeugen zugänglich, schafft zum ersten Male eine bequeme und sichere Vermittelung zwischen dem Land- und Wasserverkehr, sowie ausreichende Abfertigungs- und Lagerplätze für die zu Wasser oder per Eisenbahn eingehenden unverzollten Auslandsgüter und die zur Aufuhr bestimmten inländischen Waaren, welche Anspruch auf Rückvergütung von Verbrauchssteuern haben. Die Krahnanlagen (Wasserkraft - Hebewerke) werden besonders gerühmt; sie sollen mit der grössten Leichtigkeit funktioniren und erheblich beschleunigtes Entladen ermöglichen.

Bezirks-Eisenbahnrath zu Breslau.

Der Breslauer Bezirks-Eisenbahnrath hielt — wie der „Berl. Act.“ berichtet — am 23. v. Mts. seine fünfte Sitzung unter dem Vorsitz des Herrn Eisenbahndirektions - Präsident Kranold ab. Ein aus Interessentenkreisen hervorgegangener Antrag auf Fortfall des 10 pCt. Frachtzuschlages der Frachtsätze für Zink bei beantragter Stellung von gedeckten Wagen, ferner auf Fortfall der Deckenmiethe bei Stellung offener Wagen und der Zählgebühr für das Zählen der Zinkplatten, war von dem Anstragsteller bei der Vorberathung in dem ständigen Ausschuss des Bezirks-Eisenbahnraths dahin abgeändert worden, dass Zink unter die tarifmässig bedeckt zu befördernden Güter aufgenommen werden möge. Der Bezirks-Eisenbahnrath schloss sich dem ablehnenden Votum des Ausschusses an. Ferner gelangte der Antrag auf Gewährung der für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II von Oberschlesien nach Stettin, Danzig, Elbing und Königsberg trans. seewärts bestehenden oder noch einzuführenden Ausnahme-Frachtsätze für alle zu Schiffsbauzwecken bestimmten Eisen- und Stahlartikel des Spezialtarifs II zur Erörterung. Auf Grund des beigebrachten, sehr eingehenden Materials erachtete der Bezirks-Eisenbahnrath — entsprechend dem Votum seines Ausschusses — eine Aenderung der gegenwärtigen Tarifirung zur Zeit nicht für erforderlich. Eine Vorlage der Königlichen Eisenbahndirektion bezog sich auf den Antrag einer industriellen Firma auf Einführung von Ausfuhrtarifen für Draht, Drahtstifte, Springfedern, Nägel, Nieten und Ketten von Gleiwitz nach den Nordseehäfen, insbesondere nach Hamburg, und bezweckt insbesondere festzustellen, ob die gewünschten Ermässigungen etwa nach anderen Stationen des Oberschlesischen Hüttenreviers oder für andere Artikel zu gewähren sein möchten. Seitens des ständigen Ausschusses sind Erweiterungen des Antrags nicht in Vorschlag gebracht worden. Dem Vorschlage desselben entsprechend beschloss der Bezirks-Eisenbahnrath, dem Antrage in der gestellten Form zuzustimmen. Endlich wurde für die von einer Stettiner Firma beantragte Gewährung des für überseeische Erze von Stettin nach Gleiwitz geltenden Ausnahmesatzes von 0,772 ℳ pro 100 kg auch für Chamottesteine von Gleiwitz nach Stettin trans. seewärts vom Bezirks-Eisenbahnrath ein Verkehrsbedürfniss nicht als vorliegend erachtet und der gestellte Antrag abgelehnt.

Prioritäten der Berlin-Hamburger, Altona-Kieler und Schleswigschen Eisenbahnen.

Die Königliche Eisenbahndirektion Altona fordert wiederholt auf (siehe Bekanntmachung in No. 51 dieser Zeitung) zur Abstempelung der Berlin-Hamburger Prioritäts-Obligationen III. Emission, der Altona-Kieler Prioritäts-Obligationen II., III. und IV. Emission und der Schleswigschen Prioritäts-Obligationen auf 4 pCt. Zinsen unter gleichzeitiger Ausreichung der neuen zu den genannten Obligationen gehörigen Zinsscheinbogen.

Direktionsbezirk Köln (linksrheinisch): Haltepunkt Oberhausen.

Am 1. d. Mts. ist der zwischen den Stationen Schleiden und Blumenthal an der Strecke Kall-Hellenthal gelegene Haltepunkt Oberhausen für den Personenverkehr eröffnet worden.

Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn.

Am 1. d. Mts. wurde die Reststrecke Rostock-Warnemünde der Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben. (Siehe No. 50 S. 574.)

Schmalspurbahn Flensburg-Kappeln.

Die 41,1 km lange Reststrecke Glücksburg-Kappeln der schmalspurigen Eisenbahn Flensburg-Kappeln mit den Zwischenstationen Rüde, Ringsberg, Langballig, Streichmühle, Dollerup, Nübelfeld, Steinbergkirche, Steinberg, Niesgrau, Stausmark, Rundhof, Lehbeck, Gelting, Stenderup, Schwackendorf, Rabel und Grimsnis ist am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Lokalbahn Reichenhall-Berchtesgaden.

Wegen eigenartiger Konkurrenzverhältnisse kam nach langwierigen Berathungen seitens des Bayerischen Landtages ein Gesetz, betreffend die Herstellung einer Lokalbahn von Reichenhall nach Berchtesgaden nun zu Stande, welches d. d. Linderhof, den 29. Mai die Allerhöchste Sanktion erhielt. Dasselbe lautet:

Art. 1. Der gemäss Art. 5 Abs. 2 des Gesetzes vom 28. April 1882, die Behandlung der bestehenden Vizinalbahnen und den Bau von Sekundärbahnen betreffend, aus Staatsmitteln zu entnehmende Bedarf für die Herstellung einer normalspurigen Lokalbahn von Reichenhall nach Berchtesgaden wird auf den Maximalbetrag von 1 500 000 *M.* festgesetzt. Die Königliche Staatsregierung ist jedoch ermächtigt, die Lokalbahn schmalspurig herzustellen, welchenfalls der aus Staatsmitteln zu entnehmende Bedarf auf den Maximalbetrag von 1 000 000 *M.* festgesetzt wird.

Art. 2. Mit der baulichen Ausführung der in Art. 1 genannten Lokalbahn ist erst dann vorzugehen, wenn der für den Bahnbau und dessen Zugehör nöthige Grund und Boden kosten- und lastenfrei dem Eisenbahnärar zum Eigenthum überwiesen oder demselben zur Bestreitung der Grunderwerbungskosten eine reale Sicherung geboten sein wird.

Art. 3. Die finanzgesetzlichen Bestimmungen über die Maximalsätze der Tarife für den Transport auf den Staatsbahnen finden auf die in Art. 1 bezeichnete Lokalbahn keine Anwendung.

Art. 4. Der Königliche Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung des in Art. 1 festgestellten Bedarfes ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Anlehen im gleichen Betrage aufzunehmen. Die Ausgaben für die Verzinsung dieses Anlehens während der Bauzeit und die Geldaufbringungskosten sind durch Erhöhung der Anlehenssumme zu beschaffen. Von der Zeit der Vollendung der in Art. 1 bezeichneten Bahn an hat die Verzinsung der für dieselbe aufgewendeten Summe aus der Eisenbahn-Betriebsrente zu erfolgen. Die Tilgung des Anlehens richtet sich nach den Bestimmungen der hierfür massgebenden Finanzgesetze.

Lokalbahn Sonthofen-Oberstdorf.

Sonntag den 27. Juni d. J. fand in Fischen im Algäu eine von Interessenten dieser Lokalbahn zahlreich besuchte Versammlung statt, in welcher einstimmig beschlossen wurde, das Zustandekommen dieses Projektes möglichst zu fördern. Die Lokalbahn-Bau- und Betriebs-Unternehmung Lechner & Krüzner in München wird den Bau und Betrieb dieser Linie durchführen und ist das erforderliche Baukapital für die 13 km lange Linie bereits durch dieselbe gesichert.

Eisenberg-Crossener Eisenbahn.

Der Verkehr auf der 8,5 km langen Eisenberg-Crossener Eisenbahn hat sich im Betriebsjahre 1885 — nach dem vorliegenden Geschäftsberichte — gehoben und zwar wurden im Personenverkehre 614 Reisende und im Güterverkehre 1 687 t mehr als im Vorjahre befördert. Die Einnahmen sind daher auch im ersteren Verkehre um 392 *M.*, in letzterem um 3 265 *M.* gestiegen. Der Personenverkehr erbrachte bei einer Gesammtbeförderung von 54 804 Personen und 169 t Gepäck 23 389 *M.* Jede Person hat der Bahn durchschnittlich 42,68 ₰ (gegen 42,44 ₰) und jedes Personenkilometer 5,21 ₰ eingebracht.

Im Güterverkehre wurden 35 697 t befördert und hierfür 49 714 *M.* vereinnahmt, d. i. pro Tonne 1,39 *M.* (gegen 1,38 *M.*), jedes Tonnenkilometer erbrachte 16,30 ₰. Die Nebeneinnahmen beliefen sich auf 1 880 *M.* und die Gesammtsumme der Einnahmen auf 74 984 *M.* oder pro Kilometer auf 8 821 *M.* gegen 8 505 Mark im Vorjahre und 6 909 *M.* im ersten Betriebsjahre.

Die Gesammtausgaben beliefen sich auf 48 701 *M.*; dagegen betrugen die eigentlichen Betriebskosten 44 482 *M.* (gegen 44 448 Mark) oder 1,67 ₰ pro Nutzkilometer, für die Kosten des eigentlichen Betriebes wurden 59,32 pCt. der Bruttoeinnahme verausgabt.

Nach Abzug der statutenmässigen Rücklagen verbleibt noch ein verfügbarer Ueberschuss von 25 481 *M.*, welcher zur Zahlung der Bahnpacht von 9 000 *M.*, zur Einlage in den Amortisationsfonds der Betriebsmittel mit 4 800 *M.*, zur Zahlung der Eisenbahnsteuer mit 216 *M.* und zur Zahlung von Tantieme mit 524 *M.* verwendet wird. Der verbleibende Rest von 10 941 *M.* wird an den Betriebspächter als Zinsen seines im Betriebspark angelegten Kapitals, sowie als Risikoprämie resp. Gewinn abgeführt.

Ruhlaer Eisenbahn.

Im Betriebsjahre 1885 wurden — nach dem Geschäftsbericht für dieses Jahr — 85 957 Personen (gegen 68 827 im Vorjahre) befördert und hierfür 29 269 *M.* (gegen 27 742 *M.*) vereinnahmt. Der Güterverkehr erbrachte bei einer Beförderung von 9 684 t (gegen 9 022 t), im ganzen 17 299 *M.* (gegen 16 666 *M.*). An sonstigen Einnahmen wurden 511 *M.* (gegen 518 *M.*) eingebracht, so dass sich die Gesammteinnahme auf 47 080 *M.* (gegen 44 928 *M.*), oder pro 1 km auf 6 458 *M.* (gegen 6 163 *M.*) und pro 1 Nutzkm auf 1,83 *M.* (gegen 1,71 *M.*) belief. Die direkten Betriebsausgaben bezifferten sich auf 26 597 *M.* (gegen 28 382 *M.*) oder pro 1 km auf 3 648 *M.* (gegen 3 893 *M.*) und pro 1 Nutzkm auf 1,03 *M.* (gegen 1,08 *M.*).

Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben belief sich auf 20 483 *M.* (gegen 16 546 *M.*), von demselben werden 2 000 *M.* als Einlage in den Erneuerungsfonds und 11 000 *M.* als Betriebspacht (circa 4% vom verzinslichen Anlagekapital) abgeschrieben, so dass sich für den Betriebspächter für Verzinsung seines Betriebskapitals, für Haftpflicht, Risiko etc. noch die Summe von 7 483 *M.* (gegen 3 546 *M.*) ergibt.

In den 5½ Jahren des Betriebes, vom 10. Juli 1880 bis 31. Dezember 1885, hat der Betriebspächter für seine Baareinlagen zur Anschaffung von Betriebsmitteln, welche nach Amortisation von 14 675 *M.* noch am Schlusse des Jahres 1885 mit 52 370 *M.* zu Buche stehen, nicht nur keinen Ueberschuss erzielt, sondern noch einen Baarzuschuss von 11 627 *M.* geleistet. Bei dem sich aber von Jahr zu Jahr steigernden Personen- und Güterverkehr ist gegründete Aussicht vorhanden, dass nicht nur dieser Fehlbetrag in den nächsten Jahren gedeckt, sondern auch noch ein Gewinn erzielt werden wird.

Sekundärbahnbauten in Sachsen-Coburg-Gotha.

Das Staatsministerium von Sachsen-Coburg-Gotha hat nunmehr dem Landtage, in Erledigung der von demselben im vorigen Jahre gestellten Anträge hinsichtlich der Sekundärbahnfragen, eine Vorlage gemacht, welche alle ergangenen Anregungen in Erwägung zieht. Es sollen folgende Linien gebaut werden: 1. Ohrdruf-Gräfenroda-Bahnhof mit den Zwischenhaltestellen Louisenthal, Crawinkel, Frankenhain, Gräfenroda (Dorf). 2. Gotha-Herbsleben mit eigenem Bahnhofe an der Kindleber Strasse und den Zwischenhaltestellen Butleben, Hausen, Ballstädt, Burgtonna, Gräfentonna, Döllstädt. 3. Bufleben-Grossenbehringen (Nessethalbahn), abzweigend von der Linie Gotha-Herbsleben, mit den Zwischenhaltestellen Warza, Goldbach, Wangenheim, Eberstädt, Sonneborn-Brüheim, Friedrichswerth. — Zugleich wird einem aus den betheiligten Kreisen ergangenen Ersuchen gemäss die Linie Georgenthal-Tambach in das Gesammtprojekt aufgenommen. Der Gesammtaufwand, den die Herstellung und Ausrüstung dieser Linien erfordern wird, ist auf 3 635 000 *M.* angeschlagen. — Die Staatsregierung hält es dem öffentlichen Interesse für entsprechend, die fraglichen vier Linien als Staatsbahnen zur Ausführung bringen zu lassen. Da Gotha-Ohrdruf bereits Staatseigenthum ist und bleiben soll, so erscheint dies für Ohrdruf-Gräfenroda und Georgenthal-Tambach als selbstverständlich. Hinsichtlich der beiden anderen Strecken wird entscheidendes Gewicht darauf gelegt werden müssen, dass gerade diese Bahnen, welche in der Hauptsache wirthschaftlichen Zwecken zu dienen bestimmt sind, ihrer Aufgabe nur dann erfolgreich werden genügen können, wenn die Staatsregierung die Feststellung der Tarife und die Ordnung des Betriebes überhaupt unausgesetzt in ihrer Hand behält, dass dies aber nur dann zu erreichen ist, wenn die Bahnen dem Staate gehören. Die Tarife sollen die der Preussischen Staatsbahnen um nicht mehr als etwa 25 pCt. übersteigen. Es ist eine Offerte eingegangen, welche einen Reinertrag von 143 000 *M.* in Aussicht nehmen lässt. Zur

Deckung des Gesammtaufwandes werden ausser den Mitteln der Drei Millionenanleihe rund etwa noch zwei Millionen Mark durch Anleihe aufzubringen sein. Bei dem höheren Kurswerthe, welche dermalen 4 prozentige Werthpapiere haben, ist ein Koursgewinn von etwa 1 pCt., also von 20 000 ℳ zu erwarten. Zur Verzinsung und Tilgung der neuen Anleihe würden jährlich hunderttausend Mark erforderlich sein. Davon werden 68 000 ℳ aus dem Reinertrag der Eisenbahnen nach Erfüllung der Etatsposition gedeckt werden.

Beamtenfrage in Braunschweig.

Bereits in No. 67 Jahrg. 1884 d. Ztg. ist in einem ausführlichen Artikel die Braunschweigische Beamtenfrage behandelt worden. Die Entscheidung dieser Frage ist nunmehr in die Hände des Gerichts gelegt und es hat am 27. v. Mts. vor der 1. Civilkammer des Braunschweigischen Landgerichts der Prozess begonnen.

In demselben handelt es sich wesentlich um die Frage, ob die nicht in den Preussischen Staatsdienst übergetretenen Beamten der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft (speziell diejenigen Beamten, welche vor dem s. Z. stattgefundenen Verkauf der Braunschweigischen Bahnen bereits in Braunschweigischem Staatsdienst standen) nach dem Uebergang der Verwaltung auf den Preussischen Staat verpflichtet sind, derselben ihre Dienste weiter zu leisten, oder ob sie solche verweigern können und trotzdem berechtigt sind, die bisherigen Gehälter weiter zu beanspruchen. Angestrengt hat die Klage der Stationsinspektor Hummel in Kreiensen (hinter dem indess eine ganze Anzahl in gleicher Lage befindlicher Beamten stehen) gegen die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft, vertreten durch die jetzige Königliche Direktion. Da die Rechtsfrage sehr verwickelt und das Prozessmaterial sehr umfangreich ist, so dauerte die Verhandlung 3 Stunden. Termin zur Abgabe des Urtheils ist auf den 9. Juli festgesetzt worden. Es steht von vornherein fest, dass dieser Prozess alle Instanzen durchlaufen und erst durch Urtheil des Reichsgerichts beendigt werden wird.

Gernrode-Harzgeroder Eisenbahngesellschaft.

Am 21. v. Mts. fand auf dem Stubenberge bei Gernrode am Harz die konstituirende Generalversammlung dieser neuen Gesellschaft statt. Zum Vorsitzenden des Aufsichtsraths wurde Hauptmann a. D. v. Röder in Dessau gewählt. Der Aufsichtsrath wählte sodann zu Vorstandsmitgliedern die Herren Kreisdirektor Ulbricht in Ballenstedt, Bürgermeister Dr. Brecht in Quedlinburg, Bürgermeister Tronnier in Harzgerode. Es wurde ferner konstatirt, dass die erste Einzahlung des 900 000 ℳ betragenden Baukapitals mit 25 pCt. bei dem Bankhause G. Vogler in Quedlinburg geleistet sei. Mit dem Bau der Bahn, welcher, ebenso wie der gesammte Betrieb, der Lokalbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft zu Hannover, Hostmann & Comp., übertragen worden ist, wird sofort begonnen.

Einstellung der Lokomotivfabrikation der Borsig'schen Maschinenbau-Anstalt.

Schon seit langer Zeit, so schreibt der „B. B.-C.", hat der Lokomotivbau aufgehört, rentabel zu sein, und Fabriken, die in früheren Jahren durch die Kultivirung dieses Industriezweiges emporblühten, arbeiten, soweit sie überhaupt diesen Geschäftszweig weiter kultiviren, mit Verlust. So hat sich endlich auch die Borsig'sche Maschinenbau-Anstalt resp. das durch den verstorbenen Inhaber derselben testamentarisch niedergesetzte Kuratorium entschlossen, den Lokomotivbau, der bisher in der Fabrik Chausseestrasse No. 1 betrieben wurde, einzustellen, da die Preise von Lokomotiven ein Niveau erreicht haben, bei welchen die Selbstkosten nicht mehr gedeckt werden und eine Aussicht auf Besserung dieser Verhältnisse in übersehbarer Zeit nicht vorhanden ist. Das stolze Werk, welches der alte August Borsig aus den kleinsten Anfängen heraus zu ungeahnter Blüthe entwickelt hat, das unter der Leitung seines Sohnes, des Geheimen Kommerzienraths Hermann Borsig, immer grössere Ausdehnung gewann, ist nun durch die beklagenswerthe Entwickelung dieser früher so bedeutenden Industriebranche zum Stillstand verurtheilt. Ist diese Thatsache an und für sich schon in hohem Grade beklagenswerth, so wird sie es in noch höherem Grade durch die erforderlichen Arbeiterentlassungen. Indess wird das Kuratorium hierbei mit der durch die Verhältnisse gebotenen und bei dem humanen Sinne der früheren Besitzer stets beobachteten Rücksicht, die auch das jetzt fungirende Kuratorium für seine Pflicht erachtet, vorgehen und von jeder plötzlichen Arbeiterentlassung Abstand nehmen.

Personalnachrichten.

Preussen. Der Eisenbahn-Maschineninspektor Wüstnei, bisher in Hannover, ist als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Halbstadt) in Breslau versetzt. Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Hartmann in Bromberg ist gestorben.

Aus Sachsen

Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz, Geschäftsbericht.

Der letzte Geschäftsbericht dieses — bekanntlich vom 1. Januar d. J. ab an den Sächsischen Staat verkauften — Bahnunternehmens zeigt noch ein recht erfreuliches Bild. Es wurden nämlich befördert im Jahre 1885: 126 252 Personen (gegen 114 017 im Vorjahre) und 326 263 915 kg (gegen 311 715 445 im Vorjahre). Der Braunkohlenverkehr aus dem Meuselwitzer und Rositzer Kohlenreviere betrug 54 617 Wagenladungen à 5 000 kg (gegen 51 800 im Vorjahre). Die Gesammteinnahmen stellten sich im Berichtsjahre auf 566 308 ℳ 41 ₰ (im Vorjahre 550 712 ℳ 57 ₰), die Gesammtausgabe auf 364 304 ℳ 59 ₰, so dass ein Ueberschuss von 202 003 ℳ 82 ₰ verbleibt. Der vertheilbare Ueberschuss beziffert sich nach Abzug der Einlagen in die beiden Reservefonds mit zusammen 26 145 ℳ 11 ₰ auf 172 230 ℳ 34 ₰ (im Vorjahre 175 320 ℳ 10 ₰), so dass eine Dividendenvertheilung von

5 pCt.	= 117 000 ℳ	an die 3 900 Stück		Prioritäts-Stamm-aktien
und $3^8/_{15}$ „	= 55 120 „	„ „	5 200 „	Stammaktien

gestattet ist. Auf neue Rechnung werden 110 ℳ 34 ₰ vorgetragen.

Wenn im Vorjahre der zur Vertheilung kommende Ueberschuss grösser und auch die Dividende der Stammaktien mit $3^{11}/_{15}$ pCt. um $^3/_{15}$ pCt. höher war, so beruht dies lediglich darauf, dass der neu begründete gesetzliche Reservefonds im Jahre 1885 zum ersten Male und zwar mit 9 914 ℳ 77 ₰ (d. i. der 20. Theil des Reingewinnes) dotirt werden musste.

Der Geschäftsbericht erwähnt den Verkauf des Unternehmens an den Staat durch die ausserordentliche Generalversammlung vom 19. Mai d. J. in der kürzesten Form und ohne jede kritische Bemerkung.

Einnahmen der Sächsischen Staatsbahnen.

Nach den provisorischen Einnahmeausweisen, wie sie am 15. jedes Monats dem Reichs-Eisenbahnamt für den vorhergehenden Monat vorgelegt werden, haben die Sächsischen Staatsbahnen in den 5 ersten Monaten des laufenden Jahres einen Minderertrag von rund 1 200 000 ℳ ergeben. Das Minus im Personenverkehr von ca. 300 000 ℳ erklärt sich ohne Mühe daraus, dass im vorigen Jahre das Pfingstfest mit seinem ausserordentlichen Verkehr in den Monat Mai, in diesem Jahre aber erst in den Juni fiel. Hier wird also die Junieinnahme jedenfalls einen Ausgleich bringen. Man hofft aber auch, dass der Minderertrag des Güterverkehrs von ca. 900 000 ℳ in den nächsten Monaten durch Mehreinnahmen einigermassen paralysirt werden wird. Wenigstens haben die auf den Sächsischen Staatsbahnen in den ersten Monaten des Jahres zurückgelegten (Personen- und Güterwagen-) Achskilometer, deren durchschnittlicher Ertrag eine ausserordentliche Stabilität zeigt, sich gegen das Vorjahr nicht vermindert, was zu der Erwartung berechtigt, dass die definitiven Abrechnungen aus dem fraglichen Zeitraum günstigere Resultate ergeben werden.

Dichtigkeit des Sächsischen Eisenbahnnetzes.

Es ist bekannt, dass von den Europäischen Staaten das Königreich Sachsen das dichteste Eisenbahnnetz besitzt, denn bei einem Flächeninhalt von 14 992,94 qkm (= 272,288 Quadratmeilen) weist es 2 240,83 km Bahnlänge, d. i. 14,95 km auf je 100 qkm (und 8,23 km auf eine Quadratmeile auf), während in Belgien, soviel wir wissen, zur Zeit nur 14,70 km auf 100 qkm Landes kommen.

Nach Fertigstellung der gegenwärtig im Bau begriffenen Bahnen

		davon in Sachsen	ausserhalb Sachsens
	km	km	km
Wilischthal-Ehrenfriedersdorf	14,20	14,20	—
Herold-Thum	1,83	1,83	—
Geithain-Leipzig	42,43	42,43	—
Potschappel-Wilsdruff	11,34	11,34	—
Klingenthal-Landesgrenze	0,76	0,76	—
Schönberg-Schleiz	15,17	6,20	8,97
Meuselwitz-Ronneburg	25,00	—	25,00
in Summa	110,73	76,76	33,97

werden auf je 100 qkm 15,46 km und nach Fertigstellung der von der letzten Ständeversammlung zum Bau genehmigten Linien:

		davon in Sachsen	ausserhalb Sachsens
	km	km	km
Stollberg-Zwönitz	ca. 16,00	ca. 16,00	—
Mügeln-Nerchau-Trebsen-Wurzen	„ 33,40	„ 33,40	—
Verbindungsbahn Leipzig-Plagwitz	„ 6,13	„ 6,13	—

Annaberg-Schwarzenberg	ca. 24,67	ca. 24,67	—
Schönfeld-Geyer	„ 8,85	„ 8,85	—
Schwarzenberg-Hammer-Rittersgrün	„ 12,18	„ 12,18	—
Schönberg-Hirschberg	„ 20,00	„ 2,00	ca. 18,00
Göttengrün-Lobenstein	„ 24,60	—	„ 24,60
in Summa	ca. 145,83	ca. 103,23	ca. 42,60

auf je 100 qkm des Landes 16,15 km Bahnlänge kommen.

Auf je 10 000 Einwohner des Landes (nach dem provisorischen Ergebniss der Zählung vom 1. Dezember 1885 3 179 168) entfallen gegenwärtig 7,05 km Bahnlänge, nach Fertigstellung der in Bau begriffenen Bahnen werden auf die gleiche Zahl Einwohner unter Zugrundelegung derselben Gesammtzahl 7,29 km und nach Fertigstellung der zum Bau genehmigten Bahnen 7,61 km Bahnlänge zu rechnen sein. Die Dichtigkeit und zugleich die ausserordentlich gleichmässige und gerechte Vertheilung der Bahnen zeigt sich auch darin, dass von den 143 Städten des Landes nur noch 41 der Eisenbahnverbindung ermangeln. Durch Fertigstellung der im Bau begriffenen und genehmigten Bahnen aber werden noch 9 weitere Städte Stationen erhalten, dergestalt, dass dann nur noch 32 ohne direkten Bahnanschluss bleiben. Darunter befindet sich jedoch nur eine (Mylau) mit mehr als 5 000 Einwohnern (5 263) und diese liegt nur 2 km von der nächsten Bahnstation entfernt. Nur 2 Städte ohne Eisenbahnverbindung haben wenig mehr als 3 000, die übrigen unter 3 000 Einwohner.

Leipziger Pferdebahnen.

Die ersten Pferdebahnlinien Leipzigs — Augustusplatz-Reudnitz (1 880 m), Ringbahn (3 300 m) und Augustusplatz-Connewitz (4 480 m) — wurden von der Leipzig Tramways Company Limited in London erbaut und am 18. Mai 1872 eröffnet. Das Aktienkapital dieser Gesellschaft, welcher die Leipziger Pferdebahnen jetzt noch gehören, betrug 1 720 000 ℳ. Die Gesellschaft baute weiter noch Linien in der Gesammtlänge von 25 331 m (nach Plagwitz, Eutritzsch, Gohlis, Lindenau, Neuschönefeld, Thonberg und nach der Rennbahn) dergestalt, dass das Leipziger Pferdebahnnetz — nach Einziehung der Ringbahn und einiger Theilstrecken — jetzt eine Länge von 29 498,16 m besitzt. Davon sind eingleisig 7 919,05 m, zweigleisig 21 579,11 m. Projektirt sind noch ca. 1 530 m (Spiessbrücke-Kaiser Wilhelmstrasse und Altes Theater - Nordstrasse). Das gegenwärtig emittirte Aktienkapital beläuft sich auf 4 818 000 ℳ; dasselbe hat sich bisher durchschnittlich mit 6 pCt. verzinst.

Der Oberbau besteht aus Eisen (ohne Schwellen); die Schienen aus Bessemerstahl nach System Haarmann sind auf städtischen Strassen 180 mm hoch mit 76,75 kg Gewicht pro laufenden Meter Gleis, auf fiskalischen Strassen 130 mm hoch mit 57,12 kg Gewicht pro Meter Gleis. Die Spurweite beträgt 1,458 m. Die höchste Steigung ist 1:23, der kleinste Kurven-Halbmesser 22 m lang.

Die Gesellschaft besitzt 102 Wagen, darunter 2 mit Decksitzen. Sie haben theils Quersitze (Wiener System), theils Langsitze. Sie sind theils in Wien, theils in Hamburg, Neusellerhausen, Ehrenfeld bei Köln, Würzburg und auch in England gebaut. Der Marstall enthält 575 Pferde, meist Dänen. Der grösste Theil des Netzes wird zweispännig befahren. Das Personal besteht aus 346 Personen, darunter 8 für den Büreaudienst. An Bahnhöfen sind 4 vorhanden (Reudnitz, Plagwitz, Gohlis und Eutritzsch — letzterer im Bau). Die Taxen steigen je nach der Entfernung von 10 bis 30 ₰. Im Jahre 1885 wurden 8 472 529 Personen befördert mit einer Einnahme von 1 127 376 ℳ.

Die Versuche, welche auf den Leipziger Pferdebahnen im Februar und April d. Js. mit der Honigmann'schen Natronmaschine gemacht worden sind, haben zu einer endgültigen Entscheidung wegen Einführung dieser Maschine anstatt der Pferde noch nicht geführt. Es besteht die Absicht, die Versuche vorerst noch weiter fortzusetzen.

Miszellen.

Schutzvorrichtung gegen Attentate während der Eisenbahnfahrt.

Im Hinblick auf die in neuerer Zeit wiederholt vorgekommenen Attentate auf das Leben von Eisenbahnreisenden während der Fahrt sind auf Veranlassung einiger Eisenbahngesellschaften neuerdings Versuche zur Herbeiführung eines geeigneten Schutzes des mit der Eisenbahn reisenden Publikums angestellt worden. Unter anderm hat, wie die „Deutsche Verkehrszeitung“ berichtet, ein Herr Boudenoot in dem Vereinssaale des Pariser Ingenieurvereins einen für diesen Zweck konstruirten akustischen Apparat ausgestellt. Dieser Apparat ist in der Kugel der Wagenlampen untergebracht und bildet so eine Art akustischer Kammer, die ihrerseits in ein Rohr ausläuft, das sich längs des ganzen Eisenbahnzuges hinzieht. Am Ende dieses Rohres befindet sich ein Mundstück, welches es dem Zugführer ermöglicht, jedes aus einem Unfall oder Ueberfall herrührende aussergewöhnliche Geräusch in irgend einem Wagen sofort wahrzunehmen. Die Röhren haben einen Durchmesser von 5 bis 6 mm. Die Kosten der Einrichtung sind gering, da erhebliche Abänderungen des rollenden Betriebsmaterials sich nicht als erforderlich ergeben. Die Möglichkeit zu hören ist derart geordnet, dass die Zugführer eben nur aussergewöhnliches Geräusch und nicht auch die Unterhaltung der Reisenden vernehmen. Andere Versuche haben die Verwendung des Fernsprechers für den angegebenen Zweck zum Gegenstande. Herr Aeler, der Erfinder des nach ihm benannten Telephons, hat einen Avertiseur ausgestellt, bei welchem der blosse Schrei in einem Wagen hinreichen soll, um eine elektrische Klingel in Bewegung zu setzen und dadurch den Zugführer zu benachrichtigen, dass etwas Aussergewöhnliches sich im Zuge ereignet habe. Jedenfalls wird es sich verlohnen, dass diese Vorschläge im Interesse der Reisesicherheit praktisch erprobt werden.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Eröffnungen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 5. Juli d. Js. wird die Strecke Mülhausen-Nord-Hafenbassin der Verbindungsbahn Lutterbach - Mülhausen (Hafenbassin) als ein dem öffentlichen Verkehr für Wagenladungsgüter dienendes Anschlussgeleise der Station Mülhausen-Nord dem Betriebe übergeben.

Die Transportbedingungen sind bei der Verkehrsinspektion Mülhausen und der Station Mülhausen-Nord zu erfahren.

Strassburg, den 30. Juni 1886. (1367)
Kaiserliche Generaldirektion.

2. Güterverkehr.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Am 1. August d. Js. tritt der 3. Nachtrag zu Heft III D (Pfälzische Bahn - Vereinigte Schweizerbahnen) der **Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife** in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze und Entfernungsangaben für den Verkehr mit der neueröffneten Station Goldach, Aufnahme der Station Flums in den Ausnahmetarif für Eisen und Stahl, Ermässigung von Frachtsätzen im Verkehre mit Wald und Berichtigungen.

Karlsruhe, den 2. Juli 1886. (1368)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Ausnahmefrachtsätze für Steinsalz und Siedesalz von Stassfurt etc. nach den Deutschen Nordsee-Hafenstationen, sowie nach Schönebeck und Magdeburg. Am 15. Juli d. Js. kommen für die Beförderung von Steinsalz und Siedesalz zur überseeischen Ausfuhr bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 50 000 kg an einen Empfänger im Verkehr von Stassfurt, Aschersleben, Egeln und Schönebeck besonders ermässigte Ausnahmefrachtsätze

a) nach Altona, Hamburg und Harburg in Höhe von 0,51 ℳ für 100 kg,
b) nach Bremen, Bremerhafen und Geestemünde in Höhe von 0,61 ℳ für 100 kg,
c) nach Kiel in Höhe von 0,71 ℳ für 100 kg

zur Einführung.

Die Frachtbriefe über die zu diesen Sätzen zur Abfertigung kommenden Salzsendungen müssen den Vermerk: „zur überseeischen Ausfuhr“ tragen.

Dagegen werden die im diesseitigen Lokalverkehr von Stassfurt nach Schönebeck bezw. Magdeburg, Neustadt-Magdeburg, Buckau und Sudenburg bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Salz etc. von 0,13 ℳ bezw. 0,182 ℳ für 100 kg, soweit dieselben sich auf Steinsalz und Siedesalz erstrecken, am 1. November d. Js. aufgehoben.

Magdeburg, den 3. Juli 1886. (1369)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab wird im vorbezeichneten Güterverkehr ein ermässigter Ausnahmetarif für die Beförderung von „Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten und Rollen (Walzblei)“ in Wagenladungen à 10 000 kg von den Stationen Call, Mechernich, Stolberg, Stolberg-Hammer und Stolberg-Velau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) nach Antwerpen (Bassins, Entrepôt und Sud Quais) transit,

Brüssel, Courtrai und Gent in Kraft treten.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter-Expeditionen und das Tarifbüreau der Unterzeichneten.

Köln, den 30. Juni 1886. (1370)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Vom 1. Juli d. J. ab beträgt der Frachtsatz für **Steinkohlen und Kokes** in Wagenladungen von 10000 kg von Station Alsdorf nach Stolberg allgemein 7 ℳ 50 ₰.

Der gleiche Frachtsatz tritt mit dem genannten Tage auch für die Relation Höngen-Stolberg für den diesseitigen Lokalverkehr in Kraft.

Köln, den 1. Juli 1886. (1371)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 5. d. Mts. tritt im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbande Theil II Heft 1 für die Beförderung von Knochenfett in Mengen von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Posen nach Brünn Oe. U. St. E. G. und K. F. N. B. ein direkter Ausnahmefrachtsatz von 2,81 ℳ pro 100 kg in Geltung.

Breslau, den 3. Juli 1886. (1372)
Königliche Eisenbahndirektion.

NiederschlesischerSteinkohlenverkehr. Am 10. Juli d. Js. tritt zu dem Ausnahmetarif für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau u. s. w. vom 1. Oktober 1884 ein Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für Sendungen von 10000 und 30000 kg etc. nach den Stationen des Deutsch-Nordischen Lloyds, ermässigte und neue Frachtsätze nach den Stationen Waren, Lalendorf und Rostock der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Bahn. Im Verkehr nach den Gemeinschaftsstationen des Deutsch-Nordischen Lloyds und der Mecklenburgischen Südbahn, Waren und Kargow, werden durch die im Nachtrage IV enthaltenen, theilweise niedrigeren Frachtsätze für Waren und Kargow, D. N. Ll., die bisherigen Frachtsätze für Station Waren und Kargow der Mecklenburgischen Südbahn aufgehoben. Exemplare des Nachtrages sind durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 1. Juli 1886. (1373)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Südwestdeutscher und Mitteldeutscher Verband. Die Station Gera-Pforten der Sächsischen Staatsbahn wird vom 15. Juli d. Js. ab für Wagenladungsgüter in die vorbezeichneten Verbandsverkehre insoweit einbezogen, als direkte Sätze für Gera S. St. B. bestehen.

Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund der Entfernungen für Gera S. St. B. zuzüglich 3 km.

Dresden, am 2. Juli 1886. (1374)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Lokal-Gütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Mit dem 10. Juli d. Js. gelangen die im Lokal-Gütertarif vom 1. April 1885, Seite 27 unter II. D. I. D. festgesetzten Gebühren für die Ueberführung von Eil-Frachtstück- und Wagenladungsgütern über die Verbindungsbahn zwischen Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Altstadt im Transitverkehr bei Umexpedirung zur Aufhebung.

Ueber die Bedingungen, unter welchen die Ueberführung von Wagenladungsgütern zwischen Dresden-Friedrichstadt und den Dresdener Bahnhöfen der Sächsischen Staatsbahn **behufs Ver- oder Entladung** gestattet wird, ertheilen wie bisher die betreffenden Güterexpeditionen Auskunft.

Berlin, den 28. Juni 1886. (1375)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saar-Kohlenverkehr nach Nordbaden. Am 1. Juli d. Js. erscheint für die Beförderung von Steinkohlen und Koaks von der Saar etc. nach Stationen der Grossherzogl. Badischen Staatsbahnen ein neuer Tarif No. 5, durch welchen der Tarif No. 5 vom 1. Mai 1880 nebst Nachträgen aufgehoben wird.

Der neue Tarif, der zum Preise von 30 ₰ pro Exemplar zu beziehen ist, enthält gegen den bisherigen grösstentheils ermässigte Frachtsätze, nur von den Pfälzischen Stationen Bexbach, Homburg, St. Ingbert nach den Badischen Stationen der Strecke Heitersheim-Leopoldshöhe treten geringe Erhöhungen ein, die aber erst vom 15. August d. Js. ab Wirksamkeit erhalten.

Köln, den 30. Juni 1886. (1376)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Saar-Kohlenverkehr nach der Pfalz. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. Js. ist ein neuer Kohlentarif No. 1 für den Transport von Steinkohlen und Koaks von den Saargruben nach den Pfälzischen Stationen erschienen, durch welchen die Kohlentarife No. 1 und 2 vom 1. April 1878 bezw. 1. September 1877 nebst Nachträgen aufgehoben werden.

Der neue Tarif enthält durchwegs ermässigte Frachtsätze und können Exemplare desselben zum Preise von 0,25 ℳ pro Stück bezogen werden.

Köln, den 1. Juli 1886. (1377)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Saar-Kohlenverkehr nach der Schweiz. Zu dem Saar-Kohlentarife No. 12 vom 1. Oktober 1884 (Verkehr von Stationen der Kgl. Eisenbahndirektion Köln [linksrhein.] und der Elsässisch-Lothringischen Bahnen nach der Schweizerischen Nordostbahn, den Vereinigten Schweizerbahnen, der Tössthalbahn und der Vorarlberger Bahn) tritt am 1. k. M. der erste Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält neben einer Berichtigung Frachtsätze für die neueröffnete Station Goldach der Vereinigten Schweizerbahnen und eine Bestimmung über die für die Station Kochern der Elsässisch-Lothringischen Eisenbahn anzuwendenden Frachtsätze. Der Nachtrag ist von den Endbahnen zu beziehen.

Karlsruhe, den 1. Juli 1886. (1378)
Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Saar-Kohlenverkehr nach der Schweiz. Zum Saar-Kohlentarife No. 13 vom 1. Oktober 1884 (Verkehr der Pfälzischen Grubenstationen mit den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen, der Tössthalbahn und der Vorarlberger Bahn) tritt am 1. August 1886 der erste Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die neueröffnete Station Goldach der Vereinigten Schweizerbahnen und die Aufhebung der Frachtsätze für den Verkehr mit der Vorarlberger Bahn.

Karlsruhe, den 2. Juli 1886. (1379)
Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Fellen und Häuten, Schmalz, Talg, Thran, Heringen, Gambir, Katechu, Farbholzextrakt und Reis von Mannheim und Ludwigshafen nach gewissen Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen tritt am 20. Juli d. J. je ein direkter Transittarif in Kraft. Hauptbedingung für die Anwendung des Tarifes ist, dass die Sendungen von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff in Mannheim bezw. Ludwigshafen eingetroffen sein müssen. Daneben bestehen einige besondere Transport- und Kontrollbestimmungen.

Karlsruhe, den 30. Juni 1886. (1380)
Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Am 27. d. Mts. ist die Linie Rodingen-Mont St. Martin eröffnet worden; mit diesem Tage treten die in den einzelnen Tarifheften enthaltenen Frachtsätze für Rodingen - Französische Grenze in Kraft.

Köln, den 29. Juni 1886. (1381)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische), zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt - Erfurt. Am 15. Juli d. J. treten die Nachträge VIII zum Gütertarifheft I und VII zum Gütertarif heft 2 in Kraft.

Dieselben enthalten neben Aenderungen und Berichtigungen, anderweite Sätze für Ohrdruf, Station der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn.

Insoweit hiermit Erhöhungen der seitherigen Tarifsätze verbunden sind, treten dieselben erst mit dem 15 bezw. 20. August d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandexpeditionen, woselbst auch Exemplare der Nachträge zu haben sind.

Erfurt, den 30. Juni 1886. (1382)
Königliche Eisenbahndirektion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nachtrag I zum Gütertarif Elberfeld-Erfurt und Thüringische Privatbahnen. Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und der Eisern-Siegener Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Thüringischen Privatbahnen andererseits vom 1. April 1886 tritt mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält ausser dem Kilometerzeiger und Frachtsätzen für die neu einbezogenen Stationen Herbede des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld und Ichtershausen der Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs.

Elberfeld, den 29. Juni 1886. (1383 J)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 52 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 7. Juli 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

2. Güterverkehr.

Der im Nachtrag 9 zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr **Köln (rechtsrheinisch) - Hannover** enthaltene Ausnahmetarif K für Palmöl, Palmkernöl (Palmnusskernöl) und Kokosnussöl zwischen Emden und den Stationen der Strecken Giessen - Frankfurt a/M. resp. -Hanau (Nordbahnhof) tritt am 15. August d. J. ausser Kraft.

Hannover, den 1. Juli 1886. (1384)
Königliche Eisenbahndirektion.
Namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verband. Verkehr mit Oesterreich. Mit 15. Juli l. J. treten folgende Tarifnachträge in Kraft:

a) Nachtrag XII zum Verbands-Gütertarif Theil II Heft 1, enthaltend Erweiterung von Ausnahmetarifen, neue bezw. geänderte Frachtsätze etc.;
b) Nachtrag X zum Seehafen-Ausnahmetarife d. d. 25/6. 84, enthaltend ermässigte Frachtsätze für Petroleum und Harz;
c) Nachtrag I zum Ausnahmetarif für den direkten Transport von frischem Obst von Stationen der Südbahn und Ungar. Westbahn nach Deutschen Hafenstationen, enthaltend Aenderung von speziellen Bestimmungen.

Exemplare sind bei den Verbandsverwaltungen und namentlich bei der priv. Oesterr. - Ung. Staats - Eisenbahngesellschaft in Wien, I., Pestalozzigasse 8, erhältlich. (1385 RM)

Am 1. August l. J. tritt ein **Ausnahmetarif** für den Transport **mineralischer Kohlen** von Stationen der K. K priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft, K. K. priv. Böhmischen Westbahn, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn, K. K. priv. Prag - Duxer Eisenbahn und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen nach Stationen der Lokalbahn Asch-Rossbach in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifs sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen, sowie im Auskunftsbüreau der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Wien, I., Johannesgasse No. 16) zum Preise von 5 kr. Oe. W. zu beziehen.

Wien, den 17. Juni 1886. (1386)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Juli f. gelangen zu den Tarifen für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern bezw. von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen im **Lokalverkehr** der Holländischen Eisenbahn die Nachträge IV zur Einführung, enthaltend: Frachtsätze bezw. Entfernungen für den Verkehr zwischen den Stationen Groesbeek und Nymegen.

Amsterdam, 28. Juni 1886. (1387)
Die Spezialdirektion
der Holländischen Eisenbahngesellschaft.

---

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Betr. Kündigung der nicht zum Umtausch gegen Staats-Schuldverschreibungen angemeldeten Altona-Kieler bezw. Prioritätsobligationen III. u. IV. Emission. Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Auf Grund der Ermächtigung im dritten Absatze des § 5 des Gesetzes vom 17. Mai 1884 (Ges.-Samml. S. 129) und der Bestimmungen der betreffenden Privilegien kündige ich hiermit

1. die 4 prozentigen Prioritätsobligationen III. Emission der Altona-Kieler Eisenbahn (Privilegium vom 2. April 1872) und
2. die 4 prozentigen Prioritätsobligationen IV. Emission dieser Bahn (Privilegien vom 21. April 1876 und 26. November 1877),

soweit nicht deren Inhaber auf den durch meine Bekanntmachung vom 1. Mai d. Js. angebotenen Umtausch gegen $3^1/_2$ prozentige Staats - Schuldverschreibungen eingegangen sind, oder in der weiter unten bewilligten Nachfrist noch darauf eingehen werden, zur baaren Rückzahlung am 2. Januar 1887.

Die Auszahlung des Nominalbetrages der gekündigten Obligationen erfolgt vom 2. Januar 1887 ab bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona gegen Ausantwortung der Obligationen selbst und der dazu gehörigen noch nicht fälligen Zinskoupons und der Talons.

Der Geldbetrag etwa fehlender Zinsscheine wird von dem Betrage der zu leistenden Zahlung gekürzt.

Die Verpflichtung zur Verzinsung der Obligationen erlischt mit dem 31. Dezember 1886.

Uebrigens will ich, da nach zahlreichen, mir zugegangenen Gesuchen, viele Besitzer von Prioritätsobligationen thatsächlich verhindert gewesen sind, dieselben zum Zwecke des demnächstigen Umtausches gegen $3^1/_2$ prozentige Schuldverschreibungen der konsolidirten Anleihe innerhalb der von mir bewilligten, mit dem 31. Mai d. Js. abgelaufenen Frist zur Abstempelung zu bringen, hierdurch für die Eingangs bezeichneten Prioritätsobligationen zu dem nämlichen Zwecke eine weitere l e t z t e Frist bis zum 31. Juli d. Js. einschliesslich unter den in meiner Bekanntmachung vom 1. Mai d. Js. angegebenen Bedingungen bewilligen.

Der Finanzminister.
von Scholz.

Vorstehende Bekanntmachung des Herrn Finanzministers wird mit dem Bemerken veröffentlicht, dass die Erklärungen über die Annahme des Angebotes des Umtausches gegen Schuldverschreibungeu der $3^1/_2$ prozentigen konsolidirten Staatsanleihe bis einschliesslich den 31. Juli d. Js. bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona oder bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg, oder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Frankfurt a. M. schriftlich oder mündlich abgegeben werden können. Den bezüglichen Erklärungen ist ausser den Schuldverschreibungen (Obligationen) selbst ein Verzeichniss, welches Nummer und Nennwerth der letzteren enthält, für jede Gattung von Obligationen besonders, in doppelter Ausfertigung beizufügen. Das eine Exemplar wird, mit einer Empfangsbescheinigung versehen, dem Einsender sofort wieder ausgehändigt und ist von demselben bei einstweiliger Wiederausantwortung der von der Annahmestelle mit einem Vermerk zu versehenden Obligationen zurückzugeben.

Formulare zu den erwähnten Verzeichnissen können von den vorgenannten Kassen unentgeltlich bezogen werden.

Wegen Einreichung der Obligationen zum Umtausch gegen $3^1/_2$ prozentige Staats-Schuldverschreibungen wird später das Erforderliche veranlasst werden.

Altona, den 1. Juli 1886. (1388)
Königliche Eisenbahndirektion.

Betr. Kündigung der nicht zum Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen angemeldeten Hamburg-Bergedorfer Prioritätsobligationen und Berlin - Hamburger Prioritätsobligationen II. Emission. Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Auf Grund der Ermächtigung im zweiten Absatze des § 5 des Gesetzes vom 17. Mai 1884 (Ges.-Samml. S. 129) und der Bestimmungen der betreffenden Privilegien etc. kündige ich hiermit:

1. die 4 prozentigen Hamburg - Bergedorfer Eisenbahn - Prioritätsobligationen (zweiter Statut-Nachtrag vom 1. September 1855) und
2. die 4 prozentigen Berlin - Hamburger Eisenbahn - Prioritätsobligationen II. Emission (Privilegien vom 11. August 1848 und 17. März 1862),

soweit nicht deren Inhaber auf den durch meine Bekanntmachung vom 1. Mai d. Js. angebotenen Umtausch gegen $3^1/_2$ prozentige Staatsschuldverschreibungen eingegangen sind, oder in der weiter unten bewilligten Nachfrist nach darauf eingehen werden, zur baaren Rückzahlung am 2. Januar 1887.

Die Auszahlung des Nominalbetrages der gekündigten Obligationen, sowie der 4 prozentigen Stückzinsen für die Obligationen unter 1 auf die Zeit vom 1. September bis Ende Dezember 1886 erfolgt vom 2. Januar 1887 ab bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona gegen Ausantwortung der Obligationen selbst und der dazu gehörigen noch nicht fälligen Zinskoupons und der Talons.

Der Geldbetrag etwa fehlender Zinsscheine wird von dem Betrage der zu leistenden Zahlung gekürzt.

Die Verpflichtung zur Verzinsung der Obligationen erlischt mit dem 31. Dezember 1886.

Uebrigens will ich, da nach zahlreichen, mir zugegangenen Gesuchen, viele Besitzer von Prioritätsobligationen thatsächlich verhindert gewesen sind, dieselben zum Zwecke des demnächstigen Umtausches gegen $3^1/_2$ prozentige Schuldverschreibungen der konsolidirten Anleihe innerhalb der von mir bewilligten, mit dem 31. Mai d. Js. abgelaufenen Frist zur Abstempelung zu bringen, hierdurch für die Eingangs bezeichneten Prioritätsobligationen zu dem nämlichen Zwecke eine weitere l e t z t e Frist bis zum 31. Juli d. Js. einschliesslich unter den in meiner Bekanntmachung vom 1. Mai d. Js. angegebenen Bedingungen bewilligen.

Der Finanzminister.
von Scholz.

Vorstehende Bekanntmachung des Herrn Finanzministers wird mit dem Bemerken veröffentlicht, dass die Erklärungen über die Annahme des Angebots des Umtausches gegen Schuldverschreibungen der 3½ prozentigen konsolidirten Staatsanleihe bis einschliesslich den 31. Juli d. Js. bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona, oder bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg oder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Frankfurt a. M. schriftlich oder mündlich abgegeben werden können. Den bezüglichen Erklärungen ist ausser den Schuldverschreibungen (Obligationen) selbst ein Verzeichniss, welches Nummer und Nennwerth der letzteren enthält, für jede Gattung von Obligationen besonders, in doppelter Ausfertigung beizufügen. Das eine Exemplar wird, mit einer Empfangsbescheinigung versehen, dem Einsender sofort wieder ausgehändigt und ist von demselben bei einstweiliger Wiederausantwortung der von der Annahmestelle mit einem Vermerk zu versehenden Obligationen zurückzugeben.

Formulare zu den erwähnten Verzeichnissen können von den vorgenannten Kassen unentgeltlich bezogen werden.

Wegen Einreichung der Obligationen zum Umtausch gegen 3½ prozentige Staats-Schuldverschreibungen wird später das Erforderliche veranlasst werden.

Altona, den 1. Juli 1886. (1389)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Bei der am 1. Juli d. Js. öffentlich stattgefundenen 17. Ziehung von 439 Stück der 5 pCt. Prioritätsobligationen Serie B sind nachstehende Nummern gezogen worden:

No. 75501	bis	75600	100
„ 100751	„	100789	39
„ 225201	„	225300	100
„ 235701	„	235800	100
„ 238701	„	238800	100
		Total	439 Stück.

Die Rückzahlung der gezogenen Obligationen findet vom 2. Januar 1887 an, gegen Rückgabe der Originalurkunden, bei den unten bezeichneten Kassen statt:

in Wien bei der Liquidatur der Gesellschaft,
„ „ bei der K. K. priv. Oesterr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
„ „ bei der allgem. Oesterr. Boden-Kreditanstalt,
„ „ bei dem Herrn S. M. v. Rothschild,
„ Budapest bei der Ung. Allg. Kredit-Bank,
„ Triest bei den Herren Morpurgo & Parente,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Berlin bei dem Herrn S. Bleichröder,
„ „ bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
„ Leipzig bei der allgem. Deutschen Kreditanstalt,
„ Dresden bei der Filiale der allgem. Deutschen Kreditanstalt,
„ Hamburg bei der Norddeutschen Bank,
„ „ bei den Herren L. Behrens & Söhne,
} mit 500 Frcs. zum Tageskourse,

„ Basel bei den Herren von Speyr & Co. mit 500 Frcs.

Vom 1. Januar 1887 ab findet eine weitere Verzinsung der gezogenen Obligationen nicht statt, und werden die nach diesem Termine eingehobenen Koupons von dem Betrage der Rückzahlung s. Z. in Abzug gebracht.

Wien, am 1. Juli 1886. (1390)
Der Verwaltungsrath.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Die am 1. Juli 1886 fällig werdenden Zinskoupons der Prioritätsobligationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft werden vom 1. Juli 1886 an bei

1. der Betriebskasse der Gesellschaft in Blankenburg a/H.,
2. der Deutschen Bank in Berlin

eingelöset werden.

Braunschweig, 27. Juni 1886. (1391)
Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

---

4. Submissionen.

Oeffentliche Ausschreibung. Die Lieferung von **30** Stück eisernen Normal-Kalkdeckelwagen soll vergeben werden. Die Bedingungen mit Zeichnung können gegen Einsendung von 2 ℳ von unserem maschinentechnischen Büreau hier bezogen werden und sind Angebote bis zur Eröffnungszeit und zwar zum 19. Juli d. J. Vormittags 10 Uhr an das genannte Büreau einzureichen.

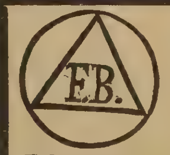
Die Angebote müssen verschlossen und mit der Aufschrift: „Lieferung von Kalkdeckelwagen“ versehen sein. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Frankfurt a/M., den 27. Juni 1886. (1392)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.









Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

No. 53. **Zeitung des Vereins** 1886.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 10. Juli 1886.

Dieser Nummer liegt No. 13 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Tagesordnung der am 26. August 1886 in Stuttgart zusammentretenden Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

I. Vortrag des Jahresberichts der geschäftsführenden Direktion des Vereins.

II. Anträge der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin auf Abänderung der Bestimmungen im Art. 17 No. 3 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement und auf entsprechende Ergänzung des Verschleppungsübereinkommens. (Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

III. Antrag des Direktoriums der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft in Wien auf Abänderung der in Art. 23 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement enthaltenen Bestimmungen über die Regulirung von Frachtreklamationen. (Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

IV. Antrag des Direktoriums der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft in Wien auf Abänderung des Art. 24 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement. (Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

V. Antrag der Kommission auf Abänderung der Wortfassung in § 5 (Absatz 2 litt. c) des Verschleppungs-Uebereinkommens. (Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

VI. Anträge verschiedener Verwaltungen auf Abänderung des Vereinskarten-Reglements. (Vereinskarten-Kommission.)

VII. Revision des Vereins-Statuts. (Kommission für das Vereins-Statut.)

VIII. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld auf Abänderung des Statuts der Prämiirungs-Kommission. (Prämiirungs-Kommission.)

IX. Antrag der Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, die Ausgabe kombinirter Rundreisebillete durch Streichung des § 9 der betreffenden „Bestimmungen" zu einer dauernden Vereins-Einrichtung zu machen. (Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs.)

X. Antrag der Direktion der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft, betreffend die Festsetzung einer, zu Gunsten der Ausgabestellen von den Reisenden einzuhebenden Ausfertigungsgebühr für kombinirte Rundreisebillete. (Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs.)

XI. Antrag der technischen Kommission, betreffend die Haftung der Eigenthumsbahn für Wagen, welche mit vereinsseitig geprüften und gutgeheissenen Einrichtungen versehen sind, die eine selbstthätige Einstellung der Endachsen in der Richtung nach dem Mittelpunkte der Krümmungen gestatten. (Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten.)

XII. Antrag der Direktion der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Einführung einer Statistik der Radreifenbrüche. (Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten.)

XIII. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin auf Einführung einheitlicher Bezeichnungen der für Frauen, für Nichtraucher und für Raucher bestimmten Koupees sowie der Bedürfnissanstalten. (Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten.)

XIV. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin auf Festsetzung von Normalien für die Kuppelungen, Mundstücke und Kuppelungsschläuche von Betriebsmitteln mit selbstthätiger Luftdruckbremse. (Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten.)

XV. Antrag der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten auf Festsetzung von Vorschriften bezüglich der in den Wagen mit selbstthätiger Luftdruckbremse anzubringenden Vorrichtungen für das Interkommunikationssignal. (Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten.)

XVI. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln auf Abänderung etc. der §§ 102 und 137 der technischen Vereinbarungen. (Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten.)

XVII. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover auf Abänderung des auf den Blättern C und D der technischen Vereinbarungen dargestellten Schraubenkuppel-Schwengels. (Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten.)

XVIII. Antrag der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen auf Ergänzung des Normalpreis-Verzeichnisses für Reparaturen an fremden Wagen. (Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten.)

XIX. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin auf Reduktion des Preises von Fettgas, welches behufs Beleuchtung der Personenzüge an andere, dem Verein angehörende Verwaltungen abgegeben wird. (Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten.)

XX. Anträge verschiedener Verwaltungen auf Abänderung des § 185 der technischen Vereinbarungen. (Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten.)

XXI. Beschlussnahme über die Entwürfe zu Grundzügen a) für den Bau und Betrieb der Nebeneisenbahnen, b) für den Bau und Betrieb der Lokaleisenbahnen. (Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten.)

XXII. Rechnungslegung der geschäftsführenden Direktion über die Verwaltung der Vereins-Kasse.

XXIII. Bericht des Kuratoriums über die Verwaltung des Pensionsfonds für Vereins-Beamte.

XXIV. Wahl des Ortes für die nächste ordentliche Generalversammlung des Vereins.

Berlin, den 29. Juni 1886.

Die geschäftsführende Direktion des Vereins.

W e x.

Ueber den von J. W. Post erfundenen Oberbau mit flusseisernen Querschwellen veränderlichen Profils.

Unter der beträchtlichen Anzahl verschiedener Oberbausysteme mit Metallquerschwellen erfreut sich dasjenige von J. W. Post in Utrecht, Ingenieur der Niederländischen Staatseisenbahngesellschaft, besonders in Holland und den angrenzenden Bezirken der Nachbarländer einer schon recht bedeutenden Ausdehnung, die es vornehmlich dem Umstande verdankt, dass seine Schwelle die zu der erforderlichen Neigung der Schienen von 1:20 geeignete Gestaltung ihrer oberen Fläche schon im Walzprozess selbst erhält und dass ausserdem die Schienen mit der Schwelle durch eine recht einfache und zweckmässige Befestigung verbunden werden. Da somit diesem, noch ziemlich jungen, Post'schen System nicht allein in technischer, sondern auch in wirthschaftlicher, besonders eisenbahnwirthschaftlicher Hinsicht ein hervorragendes Interesse zukommt, so glauben wir recht daran zu thun, wenn wir über dasselbe, ohne auf die technische Seite mehr als nöthig einzugehen, nach einer in den „Ann. des Trav. publ." enthaltenen, sehr wohlwollenden Besprechung in Nachfolgendem einiges mittheilen.

Bezüglich des Verhaltens der Metallquerschwellen überhaupt den hölzernen gegenüber wird darauf hingewiesen, dass auf Versuchsstrecken, auf welchen eiserne Querschwellen länger denn 12 Jahre (von der Verlegung ab gerechnet) in Verwendung sind, die Zahl der innerhalb dieser Zeit zur Auswechselung gelangten Schwellen bei weitem nicht denjenigen Prozentsatz aller Schwellen betrug, den sie unter gleichen Umständen und innerhalb der gleichen Zeit nach der Verlegung auf Strecken mit hölzernen Schwellen ausmachte, und dass ausserdem:

1. die mittlere fernere Dauer der nach Verlauf von 12 Jahren im Gleise eingebaut gebliebenen Schwellen bei Verwendung von Metallschwellen eines guten Systems grösser ist als bei den besten Holzschwellen;
2. die für die Sicherheit des Betriebes wichtige Erhaltung der Spurweite eine vollkommenere ist;
3. die Unterhaltungskosten vom zweiten Jahre nach der Verlegung an bei den Metallquerschwellen sich verringern, während sie bei den Holzschwellen umgekehrt sich vergrössern;
4. für Metallschwellen durchaus sichere Befestigungsweisen existiren, welche zugleich in der Unterhaltung minder kostspielig sind, als die bei Holzschwellen gebräuchlichen;
5. der Werth der ausser Gebrauch gesetzten Metallschwellen grösser ist als derjenige der alten Holzschwellen.

In Würdigung dieser Vorzüge sind in Holland sämmtliche Eisenbahnen, obgleich sie mittels See-, Fluss- und Kanalzufuhr sich leicht genug mit Holzschwellen versehen können und obgleich sie, da die Eisenindustrie im Lande selbst nur geringfügig ist, bei Verwendung von Metallschwellen auf den Import von aussen angewiesen sind, nach und nach zum Gebrauch der letztern übergegangen, und das ohne Vorschub von seiten der Regierung, ja theilweise trotz der Regierung. Das Streckenpersonal, welches im allgemeinen alle Neuerungen verabscheut und daher mit grosser Unlust an die ersten Verlegungen eiserner Schwellen heranging, wünscht heute nur noch solche auf allen Strecken zu verlegen. Dieselben Erscheinungen werden in der Schweiz, ebenfalls einem Lande mit nur wenig entwickelter Eisenindustrie, seit längerer Zeit beobachtet.

Noch eine andere Thatsache verdient Beachtung: nach den auf einigen Deutschen Nebenbahnen gemachten Erfahrungen beträgt der Jahresaufwand für Schwellenerneuerung bei Metallschwellen nicht den sechsten Theil von demjenigen bei Holzschwellen. Diese Ziffer beruht auf sehr genauen statistischen Aufzeichnungen der (früheren) Rheinischen Bahn, welche seit dem Jahre 1868 Metallquerschwellen verwendet hat.

Seit dem ersten Auftreten der Metallschwellen hat die Fabrikation der letzteren ausserordentliche Fortschritte hinsichtlich der Verfahrungsweise gemacht. Die ersten Schwellen litten an dem Fehler einer zu geringen Stärke, indem man sich zu Unrecht einbildete, ihr Anschaffungspreis dürfe denjenigen der Holzschwellen nicht übersteigen. Daraus entsprangen dann zahlreiche Unzuträglichkeiten, zufolge deren manche Eisenbahngesellschaften nichts mehr von Metallschwellen wissen wollten. Andere suchten die hervorgetretenen Uebelstände durch Vermehrung des Gewichts der Schwellen zu beseitigen, wobei sie soweit gingen, dasselbe bis auf 75 kg, d. h. das Dreifache des für die ersten Eisenschwellen angewandten, zu vergrössern.

Eine der jüngsten Zeit angehörige Vervollkommnung der Walzkunst, welche Stäbe mit veränderlichem Profil zu walzen erlaubt, ist insbesondere auch für die Anfertigung der Metallquerschwellen von grosser Bedeutung geworden, indem dieselben im Walzverfahren an den richtigen Stellen, nämlich dort, wo die Schienen aufgelagert werden sollen, nicht allein die erforderliche Neigung (1:20), sondern auch eine für die Lastübertragung günstige Verstärkung erhalten. Die nach diesem neuen Fabrikationsverfahren aus Flusseisen, einer Art weichen Stahls, hergestellten Post'schen Schwellen haben also den grossen Vorzug, weder besondere Unterlagsplatten oder dergl. zu erfordern, noch einen der andern sonst gebräuchlichen gewaltsamen Prozesse erleiden zu müssen, um die richtige Schienenneigung zu ermöglichen.

Die Gesellschaft der Niederländischen Staatsbahnen hat nach zahlreichen Versuchen die Post'sche Schwelle in folgender Gestalt angenommen: der Querschnitt hat die Form eines umgekehrten sehr breiten U (⌒), dessen Arme etwas seitwärts auseinander gebogen sind. Die Entfernung der Aussenkanten der offenen Seite beträgt 235 mm, die grösste Höhe der Schwelle 84, die kleinste 65 mm. Die Decke besitzt im allgemeinen eine Stärke von 7 mm, an den Schienen-Auflagerstellen aber 11 mm. Die beiderseitigen Fusskanten der Schwelle besitzen eine Verstärkung, welche sowohl gegen Beschädigungen durch die Stopfhacken schützen, als auch eine ruhigere Lage gewährleisten soll. Die Länge der Schwelle ist 2,5 m. Die Gesellschaft hat sich bei den niedrigen Eisenpreisen der letzten Jahre beeilt, ihre verschiedenen Linien in Holland, Belgien und Deutschland in weitem Umfange mit diesen neuen flusseisernen Schwellen an Stelle der alten Holzschwellen zu belegen. Der Preis stellte sich im Juni 1885 auf 96 ℳ pro Tonne loco Hütte, d. i. etwa 4 ℳ 52 ₰ pro Schwelle, bei zweijähriger Garantie.

Das Gewicht der vorbeschriebenen, für den Gebrauch auf Hauptbahnen bestimmten Post'schen Stahlschwellen beträgt 47,5 kg (etwa 7,3 kg oder 15 pCt. weniger, als wenn ihre Stärke durchweg dieselbe wäre wie unter den Schienenfüssen); für Nebenbahnen mit normaler Spur, 5 t grösstem zulässigen Raddruck, 25,6 kg pro laufenden Meter schweren Schienen und Zügen von 30 km grösster Geschwindigkeit pro Stunde, wie solche jetzt in Holland mehrfach gebaut werden, sind Schwellen von 37 und 30 kg Gewicht gewählt worden. Für die in Java, Britisch Indien und Belgien im Bau begriffenen Schmalspurbahnen (Spurweite = 1,00 bis 1,067 m) werden je nach besondern Umständen Schwellen von 22 bis 31 kg Gewicht angewandt, während für eine in Nordamerika von Denver nach Rio Grande zu erbauende, ebenfalls schmalspurige, aber mit schweren Gebirgsmaschinen zu befahrende Bahn Schwellen von 25 kg Gewicht und 9 mm Dicke unter den Schienenfüssen bestellt wurden.

Ueber die Bewährung der Post'schen Schwellen im praktischen Gebrauch liegen die günstigsten Berichte vor; insbesondere erweisen sich die kilometrischen Unterhaltungskosten der Gleise als sehr mässig.

Das Wesen der Güte einer Schwelle beruht, wie durch Post hervorgehoben wird, nicht vorzugsweise in deren Gewicht, sondern in geeigneter Form und hinlänglicher Starrheit des Profils, in Widerstandsfähigkeit des Stoffs sowie in ausreichender Breite und Länge der Schwelle. Ausserdem ist erforderlich, dass die Enden derselben in zweckmässiger Weise geschlossen sind, damit ein Gleiten nach der Längsrichtung wirksam verhindert werde.

Einen grossen Vortheil bietet das Post'sche Oberbausystem auch durch die überaus einfache Schienenbefestigung dar. Man weiss, wie viel Mühe und Scharfsinn von den verschiedensten Erfindern auf diesen wichtigen Punkt verwandt worden ist, wie vieltheilig aber noch immer die meisten Systeme sind. Beim Post'schen System erfolgt die Festlegung der Schiene lediglich mittelst zweier Klemmplättchen und zweier Schraubenbolzen, welch letztere so gestaltet sind, dass durch Drehung derselben auch die Spurerweiterungen hergestellt werden können. Die Muttern liegen oben und sind dem Streckenpersonal direkt zugänglich. Ein Mangel, der indess nicht allzu bedeutungsvoll ist, besteht darin, dass die Bolzen von unten her durch die Schwelle hindurch gesteckt werden müssen.

Die Niederländische Staatsbahngesellschaft hat bis jetzt kein anderes Befestigungssystem als dieses annehmen mögen und steht sich sehr wohl dabei; denn die Erfahrung hat bereits dargethan, dass die Schraubenbolzen, sofern sie nur von guter Qualität sind, sehr wenig Erneuerungskosten verursachen. So haben z. B. von 40 000 nur 17 mm starken Schraubenbolzen, welche auf einer Hauptbahnstrecke bei Deventer seit 1865 die Schienen auf den daselbst verwandten Eisenquerschwellen festhalten, bis zum Jahre 1883 erst etwa 2 000, also 5 pCt., erneuert zu werden brauchen, während der Rest, also 38 000 Stück, noch jetzt, d. h. nach 20 Jahren, ihren Zweck erfüllen. Angesichts einer solchen Thatsache wird man bei der Post'schen Verbindung mittelst 22 mm starker Schrauben eine kostspielige Unterhaltung wohl nicht zu befürchten brauchen. Der Anschaffungspreis der ganzen Schienenbefestigung beträgt etwa 80 ₰ pro Schwelle.

Wie Eingangs bemerkt, ist die Verbreitung des Post'schen Oberbausystems bereits eine ziemlich beträchtliche. Auf den Linien der Niederländischen Staatsbahngesellschaft in Holland, Belgien und Deutschland lagen zu Anfang dieses Jahres 47 000 Stück dieser Schwellen mit veränderlichem Profil, während 25 000 Stück in der Herstellung begriffen waren und weitere 23 000 Stück eben ausgeschrieben werden sollten. Da ausserdem 63 000 Stück im westlichen Deutschland im Gebrauch und 70 000 Stück von der Verwaltung der Belgischen Staatsbahnen in Bestellung gegeben sind, so werden demnächst im ganzen 228 000 Stück Post'scher Schwellen eingebaut sein: ein Erfolg, der jedenfalls geeignet ist, die Aufmerksamkeit der Eisenbahn-Behörden und -Gesellschaften zu fesseln. M.

Die Eröffnung der neuen internationalen Linie
Berlin-Rostock-Kopenhagen.

Die alte Handelsstrasse, welche, über die beiden Mecklenburgischen Städte Waren und Rostock führend, Jahrhunderte hindurch für den Verkehr zwischen den Dänischen Inseln und der Mark Brandenburg bezw. deren Hinterländern gern benutzt wurde, verlor einen guten Theil dieses Verkehrs, als die östlich und westlich liegenden grossen Hafenstädte — Stettin und Stralsund, Kiel und Lübeck — Endpunkte von direkt nach der See führenden Bahnlinien geworden waren. Rostock dagegen war bekanntlich bis jetzt nur durch eine Querlinie, nämlich durch die für die Mecklenburgischen Lande allerdings sehr wichtige Friedrich-Franzbahn (mit nördlichem Ausläufer nach Rostock) an das grosse Bahnnetz des Kontinents angeschlossen, während Rostocks Hafen, Warnemünde, der Eisenbahnverbindung noch ganz entbehrte.

Jener alten Handelsstrasse soll nun die am 1. Juli sowohl für den Personen- als für den Güterverkehr vollständig eröffnete Eisenbahn- und Dampfschifflinie des Deutsch-Nordischen Lloyd: Neustrelitz-Rostock-Warnemünde-Gjedser wieder zu ihrem Recht verhelfen, indem sie eine neue kurze und bequeme direkte Verbindung zwischen der Deutschen Reichshauptstadt und der Metropole des Dänenreichs, Kopenhagen, herstellt.

Schon ein Blick auf die Karte zeigt, dass diese neue Verkehrslinie die zum grössten Theil per Eisenbahn zurückzulegende kürzeste Route zwischen Berlin und Kopenhagen bildet. Von den 448 km Weg fallen 400 km auf die Eisenbahnen und nur 48 km (Warnemünde-Gjedser) auf die per Dampfschiff zurückzulegende Strecke.*) Welche wirthschaftliche Bedeutung diese Route namentlich für den Personen- und Postverkehr hat, ergibt sich schon aus der Thatsache, dass die Reise von Berlin nach Kopenhagen via Rostock-Warnemünde nur 12 Stunden beansprucht,*) während die bis dahin schnellste Verbindung über Kiel-Korsör oder Friedericia-Korsör 17 Stunden erforderte, und man zu derselben Reise über Stralsund oder Stettin circa 20 Stunden (darunter eine 14—15stündige Seefahrt) gebraucht.

Dass man die Wichtigkeit der neuen Linie sowohl für den internationalen als für den Lokalverkehr in weiteren Kreisen, namentlich aber in den zunächst interessirten Deutschen Städten Rostock und Warnemünde und ebenso in Dänemark erkannt hat und würdigt, das haben die bei der Eröffnungsfeier am 26. und 27. Juni stattgehabten Festlichkeiten, über welche wir nachstehend berichten, gezeigt.

Für die Leitung dieser Feier, zu welcher von der Direktion des Deutsch-Nordischen Lloyd ungefähr 160 Gäste aus Deutschland und Dänemark geladen waren, hatte sich in Neustrelitz (der ersten Station der neuen Bahn in der Richtung von Berlin aus) eine Deputation des Festkomitees, bestehend aus Hofrath Schlaaf, dem langjährigen, hochverdienten Bürgermeister von Waren, und dem ebenso rührigen als umsichtigen Betriebsleiter der neuen Bahn, Betriebsinspektor Sieger, eingefunden. Nach kurzer Begrüssung der Berliner Festgäste, unter welchen sich mehrere höhere Eisenbahn- und Postbeamte (Ober-Regierungsrath Wittich und Geh. Regierungsrath Rock von der Kgl. Eisenbahndirektion Berlin etc.), sowie Vertreter der Presse befanden, auf der mit Guirlanden und Fahnen in den Deutschen Reichs- und Landesfarben reich dekorirten Station nahm man in dem ebenfalls festlich geschmückten Separatzuge Platz, welcher aus 4 eleganten, dem Deutsch-Nordischen Lloyd angehörenden Wagen mit Längsgang und einem, der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft gehörigen Restaurationswagen bestand. Während des ersten Theils der Fahrt wurde den Festtheilnehmern in letzterem ebenso geschmackvoll als praktisch eingerichteten Wagen ein treffliches Frühstück dargeboten, und so verflog bei anregender Konversation rasch die Zeit auf der Fahrt durch die gesegneten Fluren der Mecklenburger Lande. Jede Station sah man festlich geschmückt und hatten sich die Landleute alt und jung in grosser Anzahl in ihrem Sonntagsstaat auf den Bahnhöfen aufgestellt, den Zug und die Festtheilnehmer mit lautem Hurrah begrüssend. Besonders festlich gestaltete sich der Empfang auf Bahnhof Waren, wo Hofrath Schlaaf als Bürgermeister der Stadt mit einem musikalischen Gruss (einem von ihm selbst komponirten Festmarsch) und mit einem Ehrentrunk aus alterthümlichem Silberpokal die Gäste empfing.

Waren ist von allen Ortschaften, welche die neue Bahn berührt, nächst Rostock nicht nur die grösste, sondern auch am schönsten gelegen, an dem herrlichen Müritzsee — dem grössten See Norddeutschlands — auf welchem Dampfschiffe verkehren; dasselbe bietet einen trefflichen Ausgangspunkt für anziehende Ausflüge in die schöne Umgegend, nach Malchin etc. Von Waren ab gewann auch die Gegend längs der Bahn an landschaftlichen Reizen. Bei Vollrathsruhe fahren wir durch die sogenannte Mecklenburgische Schweiz. Schöne Waldungen umsäumen hier von beiden Seiten den Schienenweg, dazwischen schimmern die blauen Seen, im Hintergrund erhebt sich auf steiler Höhe die feste Burg Schliez als Ueberbleibsel mittelalterlicher Romantik. Nachdem in Lalendorf die Vertreter des Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Staatsministeriums, Staatsrath Dr. Wetzell und Minister von Bülow, sowie Direktionsmitglieder der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn den Extrazug bestiegen hatten, trafen wir ½3 Uhr Nachm. in Rostock ein, auf dessen Bahnhof Staatssekretär von Stephan sowie die Dänischen Festtheilnehmer der Festfahrt sich anschlossen.

Die alte Hansestadt Rostock, welche, von der neuen Bahn einen lebhaften Aufschwung von Handel und Wandel erhoffend, für das nun vollendete Unternehmen sehr erhebliche Opfer — sechs Millionen Mark — brachte, hatte sich zum Empfang der geladenen Gäste gar festlich geschmückt. Der neue Weg zum Bahnhof war in eine wahre via triumphalis verwandelt, und gar manches ehrwürdige Giebelhaus der Stadt, aus dessen Fenstern uns Grüsse entgegengewinkt wurden, war mit grünem

---

*) Die kurze Meerenge zwischen den Inseln Falster und Seeland ist hierbei nicht zu rechnen, da eine Dampffähre den Eisenbahnzug, ohne dass der Reisende auszusteigen braucht, in einer Viertelstunde von Ufer zu Ufer (von Orehoved nach Masnedö) befördert.

*) Aus Berlin vom Stettiner Bahnhof Vormittags 8 Uhr abreisend, trifft man 8,20 Abends in Kopenhagen ein und von dort 8,45 Vormittags abfahrend, ist man 9 Uhr Abends in Berlin, die Reise kann somit während des Sommers in jeder Richtung vollständig bei Tag zurückgelegt werden. — Briefe, welche des Morgens von Berlin bezw. Kopenhagen zur Absendung gelangen, können bei Anwendung der Eilbestellung noch am Abend desselben Tages den Adressaten in Kopenhagen bezw. Berlin ausgehändigt werden.

Die Kopenhagener Post wird seit 1. Juli auf dieser Route befördert; die Reichspost zahlt für die Bsnutzung der Linie vorläufig auf unbestimmte Zeit jährlich 80 000 ℳ.

Laubgewinde und wehenden Fahnen geziert. In bereitstehenden Equipagen, wohl 60 an der Zahl, welche von ihren Besitzern zur Verfügung gestellt waren, wurden sämmtliche Festgenossen durch die festlich geschmückten, alterthümlichen Hauptstrassen, in welchen sich Tausende von Zuschauern aufgestellt hatten, nach dem „Societätshaus" befördert.

Dort harrte der Gäste ein auserlesenes, von der Direktion des Deutsch-Nordischen Lloyd veranstaltetes Festmahl, welches der Mecklenburger Küche volle Ehre machte, dazu trefflicher Wein, treffliche Tafelmusik und lebhafte Konversation, so dass die Stimmung der Theilnehmer eine sehr gehobene und heitere war. Recht originell und scherzhaft waren die Speisekarten ausgeführt. An der Trace der neuen Linie Berlin-Kopenhagen hatte man neben die Namen der Stationen die der Speisen und Getränke gedruckt, wodurch manche launige Zusammenstellung sich ergab. Bei Roeskilde gabs Schildkrötensuppe, die jungen Erbsen, Lammkotelettes und Rheinlachs schwammen in der Ostsee, bei Neustrelitz wuchs Baumkuchen und Schaumwein, bei Gransee Butter und Käse — und Berlin bot neun offizielle Toaste an.

Den ersten Trinkspruch brachte der Mecklenburgische Minister Staatsrath Dr. Wetzell auf unseren Kaiser; es folgten dann Toaste des Staatssekretärs Dr. von Stephan auf die Grossherzöge der beiden Mecklenburg, des Syndikus Dr. Massmann-Rostock auf den Herrn Reichskanzler, des Direktor Stocklet vom Deutsch-Nordischen Lloyd auf die Mecklenburgischen Regierungen, des Rostocker Reichstagsabgeordneten Dr. Witte auf den Herrn Staatssekretär des Reichs-Postamts etc. Als in dem letztbezeichneten Trinkspruche von dem Redner der Verdienste gedacht war, welche sich der Chef der Reichs-Postverwaltung um die Verkehrsverhältnisse im allgemeinen, wie um das Zustandekommen der jetzt eröffneten neuen Linie im besonderen erworben, lehnte Excellenz Dr. von Stephan in humorvoller Rede — im „Rahmen einer persönlichen Bemerkung", da der Vorredner „gar zu persönlich" geworden sei — das ihm gespendete Lob ab, welches vielmehr dem Reichskanzler Fürsten Bismarck und dem grossen Heere der Postbeamten zugesprochen werden müsse, durch deren unermüdliche und gewissenhafte Thätigkeit allein die grosse Maschine in Gang erhalten würde. Allseitigen lebhaften Beifall fand auch der von einem Dänischen hohen Staatsbeamten in warm empfundenen Worten ausgebrachte Trinkspruch auf die Pflege der Deutsch-Dänischen Beziehungen. Nachdem noch für die Deutschen Gäste Ober-Regierungsrath Wittich, für die Dänen Etatsrath Tietjens auf einen Toast des Oberbürgermeister Dr. von Giese gedankt hatten, erfolgten nach aufgehobener Tafel die Weiterfahrt nach Warnemünde. Dort in dem unmittelbar an das Stationsgebäude anstossenden neuen Hafen von Warnemünde lagen die beiden zunächst für den Verkehr zwischen Warnemünde und Gjedser bestimmten, auf der Schiffswerft des „Vulkan" in Stettin hergestellten mächtigen Lloyddampfer „Kaiser Wilhelm" und „König Christian" unter Dampf. Unter der Theilnahme der ganzen Stadt Warnemünde und sehr zahlreicher Badegäste gingen die beiden trefflich eingerichteten Schiffe zu einer kurzen, vom herrlichsten Wetter begünstigten Spazierfahrt zum ersten Mal in See. Nach der Rückkehr hielt dann eine gesellige Zusammenkunft im „Hotel Berringer" zu Warnemünde die Festtheilnehmer bis zu später Nachtstunde beisammen. Konzert und Feuerwerk beschlossen den Tag, welcher, Dank der vom Verkehrsinspektor Sieger getroffenen umsichtigen Anordnungen, ohne jede Störung in vollster Harmonie verlief.

Am nächsten Morgen wurde mit dem „Kaiser Wilhelm" die erste Fahrt vom Warnemünder Hafen nach Kroghage unternommen, welches bei herrlichem Wetter in zwei Stunden erreicht wurde. Von Kroghage-Gjedser führt bekanntlich ein Schienenweg weiter auf der eingedämmten sehr fruchtbaren Südzunge der Insel Falster nach Nykjöbing, wo sich die bereits seit längerer Zeit in Betrieb befindliche Eisenbahnstrecke nach Kopenhagen anschliesst. Als Erster betrat, während der stürmischen Hurrahrufe der Bevölkerung, der Musik und Salutschüsse, der Herr Staatssekretär Dr. von Stephan den Dänischen Boden, von dem Dänischen Minister herzlich begrüsst. Diese freundliche Aufnahme, welche die Deutschen Gäste fanden, ist jedenfalls sehr erfreulich und von grosser Bedeutung im Hinblick auf die Interessen, welche man gemeinschaftlich durch die Herstellung des neuen Weges zu erreichen wünscht.

In einem idyllisch gelegenen Pavillon mitten im Walde wurde ein Festmahl eingenommen, welches der Dänischen Küche Ehre machte, und bei welchem neben anderen Trinksprüchen die herzliche und wortgewandte Beredsamkeit des Deutschen Reichs-Postchefs, wie wir der „Deutschen Verkehrszeitung" entnehmen, sich in der glücklichsten Weise durch eine warme, jubelnd aufgenommene, mit einer Dänischen Apostrophe auf das Wohl Dänemarks endenden Tischrede zur Geltung brachte. — Wenn sich nur ein Bruchtheil der Wünsche erfüllt, welche beim Aneinanderklingen der Gläser während dieser beiden Festtage auf Deutscher und Dänischer Erde in mannigfachen Formen ausgesprochen wurden, so kann es dem hoffnungsvollen Unternehmen nicht an Erfolg fehlen.

Jedenfalls hat der Deutsch-Nordische Lloyd in Rostock, welcher die Bahnstrecke Neustrelitz-Warnemünde, sowie die Schiffsroute Warnemünde-Gjedser hergestellt hat und füglich als die Seele des ganzen Unternehmens betrachtet werden kann, von vornherein alles aufgeboten, um die neue Linie hinsichtlich der Verkehrseinrichtungen etc. mustergültig zu machen. Durchgehende Wagen I/II. Klasse kursiren in den Schnellzügen sowohl zwischen Berlin und Warnemünde, wie zwischen Gjedser und Kopenhagen, und an beiden Orten sind die Einrichtungen so getroffen, dass die Passagiere direkt von dem Zuge aufs Schiff und umgekehrt übergehen können, ohne dabei den Witterungsverhältnissen im geringsten ausgesetzt zu sein. Der zwischen Neustrelitz und Warnemünde regelmässig verkehrende, wahrhaft luxuriös eingerichtete Restaurations-Salonwagen — welchen wir bereits erwähnten — sorgt für die leiblichen Bedürfnisse und am Bord der den Verkehr zwischen Warnemünde und Gjedser vermittelnden drei hocheleganten Salon-Postdampfer „Kaiser Wilhelm", „König Christian" und „Grossherzog Friedrich Franz" befindet sich eine vorzügliche Restauration, verbunden mit täglicher table d'hôte (beide Restaurationsbetriebe befinden sich in den bewährten Händen der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft).

Rechnet man zu den vorerwähnten Vorzügen noch den Umstand, dass die Fahrpreise auf der neuen Linie sich gegen früher um 30—45 pCt. billiger gestalten, so wird man nicht in Abrede stellen können, dass die neue nordische Verbindung grosse Vortheile für das reisende Publikum bietet. Unverkennbar ist der Verkehr nach Skandinavien noch einer grossen Entwickelung fähig, zumal es schon jetzt eine Thatsache ist, dass ein grosser Theil des Touristenverkehrs sich immer mehr von dem Süden nach dem Norden hinzieht. Der Deutsch-Nordische Lloyd mit seiner prächtigen Verbindung wird das seinige dazu beitragen, um dem Skandinavischen Norden mit seinen grossartigen Naturschönheiten neue Freunde und Bewunderer zuzuführen. In gleicher Weise wird sich der Verkehr von Skandinavien nach Deutschland beleben.

Liegt der Schwerpunkt des Unternehmens auch zur Zeit in dem Personen- und Postverkehr, so kann es unter den obwaltenden Umständen doch nicht fehlen, dass die neue Verkehrsstrasse in nicht allzu ferner Zukunft auch Bedeutung für den direkten Frachtgutverkehr gewinnen wird. Auf diesen Umstand ist bei Herstellung der Hafenanlagen in Warnemünde und Gjedser von Anfang an Rücksicht genommen, und ist auch für diese Strecke die Einrichtung einer Dampffähre projektirt, wie solche bereits zwischen Falster und Seeland besteht.

So steht der Deutsch-Skandinavische Verkehr infolge der durch den Deutsch-Nordischen Lloyd geschaffenen Verbindung vor einer neuen Phase der Entwickelung. Grosse Hoffnungen haben das Werden und Entstehen des unter erheblichen Schwierigkeiten ins Leben gerufenen Unternehmens begleitet; mögen dieselben jetzt, nachdem dasselbe zu dem festgesetzten Termin glücklich vollendet ist, in gedeihlicher Weise in Erfüllung gehen!

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3174 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Kündigung des Vereinskarten-Reglements (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 3204 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die in Salzburg stattfindende Technikerversammlung des Vereins (abgesandt am 8. d. Mts.).

No. 235 Z. vom 5. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die in der Zeit vom 1. April bis 30. Juni d. Js. in der Vereins-Zeitung erlassenen Bekanntmachungen (abgesandt am 8. d. Mts. an diejenigen Vereins-Verwaltungen, welche derartige Kosten zu begleichen haben).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Semestralbilanz und Jahresaussichten der Eisenbahnen.

Die allgemeine Geschäftslosigkeit und der Niedergang des Gewerbes drückt sich in den Mindereinnahmen der Eisenbahnen aus. Wenn die noch rückständigen Juniausweise im Verhältnisse zu den bisherigen veröffentlichten beziffert werden, so ergibt sich der Gesammtausfall des I. Semesters 1886 gegen das bereits gegen 1884 zurückgebliebene Jahr 1885 bei den grösseren Eisenbahnen wie Staatsbahn mit rund 2,3 Millionen, Südbahn 1 Million, Carl-Ludwigbahn 1,1 Millionen, Nordbahn 1,7 Millionen etc. und bei den kleineren Eisenbahnen zugleich mit den Staatsbahnen in beiden Reichshälften zusammen ein Ausfall von mehreren Millionen. Das II. Semester d. J. kann diese

Einbusse wohl nicht mehr hereinbringen, doch sind berechtigte Aussichten auf eine Wendung zum Bessern vorhanden. Zumeist bringt man das allgemeine Moment zur Geltung, dass die Ernte — und die Aussichten sind sehr befriedigende — sowie die allgemein billigen Tarife, welche die Hauptschuld an den Ausfällen tragen, auf die Dauer nicht ohne Einfluss auf die Hebung des Verkehrs im allgemeinen bleiben können. Speziell für die Südbahn kommt noch die Hebung des Triester und des Italienischen Handels in Betracht. Für die Böhmischen Bahnen erwartet man eine Besserung der Verhältnisse von der Zunahme des Zuckerrüben-Anbaues. Für die Mährischen Bahnen gilt dasselbe, während bezüglich der Galizischen Bahnen durch allerhand Massnahmen und eventuelle Verkehrssteigerung der Getreide- und Petroleumtransporte eine Besserung erwartet wird.

Handelsminister Marquis de Bacquehem und die Staatsbahnen.

Bezüglich der Ansprachen des neuen Handelsministers, in welchen er die ihm obliegenden grossen Aufgaben wiederholt betonte, deren Lösung ihm nur durch die Unterstützung der eminenten Fachkräfte des Handelsministeriums ermöglicht werde, und in welchen er sich aller Andeutungen über die von ihm einzuschlagende Handels- und Bahnpolitik sorgfältig enthielt, ist seine Begrüssung durch den Präsidenten der Staatsbahnen, Baron v. Czedik, bemerkenswerth. Derselbe stellte die 4 Fachdirektoren und die Mitglieder des ständigen Beirathes dem Minister vor, empfahl die Staatsbahnen dem Wohlwollen des Ministers und bemerkte, er bitte schon im vorhinein um dessen Nachsicht, weil der Staats-Eisenbahnbetrieb eine neue Institution sei, welche zwar wichtiges schon geleistet, aber vieles noch zu schaffen habe, um das angestrebte Ziel zu erreichen; jedenfalls hoffe er, dass die Generaldirektion der Staatsbahnen in ihrem Streben die Unterstützung des Ministers finden werde. Marquis de Bacquehem erwiderte, er sei sich der schwierigen Aufgabe, die er übernahm, wohl bewusst, und könne nur hoffen, derselben gerecht zu werden, wenn ihm alle Herren ihre freundliche Unterstützung zu Theil werden lassen. Von dieser Unterstützung verspreche er sich aber das Beste, umsomehr als an der Spitze des Staats-Eisenbahnbetriebes ein Mann stehe, welcher schon hinreichende Beweise seiner Begabung und Umsicht an den Tag legte. Der Minister sprach sodann mit jedem einzelnen Mitgliede der Generaldirektion und des Beirathes, berührte aber dabei ausschliesslich persönliche Verhältnisse.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Grafen Franz Sickingen-Hohenburg die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Payerbach der Südbahngesellschaft über Reichenau nach Hirschwang auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt und die dem Ingenieur und Bauunternehmer Eduard Gross in Wien im Vereine mit dem Apotheker Julius Schaumann, Fabrikbesitzer Ecker und Eugen Hiller auf die Dauer von 6 Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Stockerau nach Absdorf-Hippersdorf neuerlich auf die Dauer von 6 Monaten verlängert.

Brünner Lokal-Eisenbahngesellschaft.

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund der A. H. Ermächtigung und im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien den Herren Wilhelm v. Lindheim in Wien und Jacob Landau in Berlin die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma „Brünner Lokal-Eisenbahngesellschaft“ mit dem Sitze in Brünn ertheilt und deren Statuten genehmigt.

Erleichterungen für die Bemessung der Fahrkarten-Stempelgebühr.

Solche wurden vom K. K. Finanzministerium mehreren Bahnverwaltungen dahin ertheilt, dass die Stempelgebühr von allen ohne Festsetzung der Zahl der Fahrten für eine bestimmte Zeit ausgegebenen Fahrkarten (Permanenz-, Jahres- und Schülerkarten), ferner für die Arbeiter-, Wochen- und Tageskarten nach der Tarifpost 47 lit. e, b, des Gesetzes vom 13. Dezember 1862 (Novelle zum Gebührengesetze) mit 1 kr. für je 50 kr. des für die betreffenden Karten zur Einhebung gelangenden Gesammt-Fahrpreises bis auf weiteres entrichtet werden können.

Die Lokalbahn von Lemberg nach Belzec, eventuell an die Reichsgrenze nächst Tomaszow.

Rücksichtlich dieser Bahn wurde auf Grund des Gesetzes vom 1. Mai 1885 zwischen den K. K. Ministerien des Handels und der Finanzen einerseits und der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft als Konzessionärin andererseits am 15. Juni d. Js. ein Uebereinkommen geschlossen, dessen wesentlichste Punkte folgende sind: a) Der Staat betheiligt sich an der Kapitalbeschaffung durch Uebernahme von Stammaktien von 900000 fl. b) Die L.-Cz.-J. Bahn hat das restliche Baukapital, wofür höchstens 2760000 fl. in Prioritätsaktien und 480000 fl. in Stammaktien ausgegeben werden dürfen, ohne Belastung des Staatsschatzes zu beschaffen. c) Für die Prioritätsaktien kann höchstens eine Dividende von 5 pCt. gezahlt und eine Nachzahlung hierauf geleistet werden. d) Die Einzahlung auf die vom Staate zu übernehmenden, mit den übrigen gleich berechtigten Stammaktien erfolgt in 5 Jahresraten, deren erste nur nach der Verwendung des restlichen Baukapitals geschieht. e) Der Staat ist berechtigt, die Bauverträge und Baubedingnisse zu prüfen und die der diesfälligen Genehmigung entsprechenden Ausführungen zu überwachen.

Lokalbahn Bielitz-Wadowice-Kalwarya.

Für diese Bahn, zu deren Bau sich die Ferdinands-Nordbahn verpflichtet hat, wurde die Konzessionsurkunde am 1. Juli cr. publizirt. Zu dem über diese Bahn bereits in No. 51 S. 587 bemerkten tragen wir folgendes nach: Die Konzession datirt vom 4. Juli 1886 und wurde auf Grund des Lokalbahn-Gesetzes ertheilt, schliesst sich daher in den Grundbestimmungen an die in diesem Gesetze enthaltenen Normen an. Der Termin für die Vollendung des Baues und die Eröffnung des Betriebes ist auf den 30. Juni 1888 festgesetzt. Der Gesellschaft wird das Recht eingeräumt, zur Beschaffung des erforderlichen Anlagekapitals 4 prozentige Notenprioritäten zu emittiren. Die Dauer der Konzession wird auf die Zeit bis zum 31. Dezember 1975, demnach für ungefähr 89½ Jahre festgesetzt. Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die Lokalbahn vom 1. Januar 1904 angefangen unter den bei der Mehrzahl der Lokalbahnen üblichen Modalitäten einzulösen. Die Bahn ist mit einer Länge von circa 57 km projektirt, die Trace soll von einem geeigneten Abzweigungspunkte der Linie Dzieditz-Saybusch nächst Bielitz über Biala, Kenty, Andrichau und Wadowice nach Kalwarya führen und daselbst an die gleichnamige Station der Linie Sucha-Skawina, einer Zweiglinie der Galizischen Transversalbahn, anschliessen. Bezüglich der Tarife ist, wie bei anderen Lokalbahnen, das folgende festgesetzt: „Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenklassifikation und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung und beziehungsweise der Anordnung des Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Lokalbahn-Unternehmens Bedacht genommen werden soll. Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstige Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.“

Eisenbahnprojekte in Ungarn.

Der Königlich Ungarische Kommunikationsminister hat Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für folgende Bahnen ertheilt und zwar: dem Julius Kepes für eine von der Station Gyoma der Königlich Ungarischen Staatsbahnen (Szolnok-Arad-Karlsburg-Töviser Linie) abzweigende und nach Devavanya führende normalspurige Vizinalbahn auf die Dauer von sechs Monaten. Die der Firma Lindheim & Komp. seinerzeit verliehene Vorkonzession a) für eine von der Station Kronstadt der Königlich Ungarischen Staatsbahnen bis in die innere Stadt Kronstadt führende normalspurige Vizinalbahn; b) für eine von der Station Kronstadt abzweigende, über Keresztenyfalu, Rozsnyo, O-Tohan bis Zernyest führende normalspurige Vizinalbahn und eine von der projektirten Station Keresztenyfalu abzweigende, gleichfalls normalspurige Flügelbahn bis zum Volkany Passe; c) schliesslich für eine von der Station Kronstadt abzweigende, über Bacsfula und Csernatfalu bis Hoszufalu führende normalspurige Vizinalbahn, wurde auf ein weiteres Jahr verlängert. Die dem Fünfkirchener Grosshändler J. Schapringer und dem dortigen Advokaten Dr. J. Grünhut seinerzeit verliehene Vorkonzession für eine von der Station Fünfkirchen abzweigende, über Siklos und mit Berührung des Heilbades Harkany bis an einen entsprechenden Punkt an der Drau führende normalspurige Strassenbahn mit Pferde- oder Dampfbetrieb, wurde auf ein weiteres Jahr verlängert; ferner dem Budapester Banquier Sigmund Pollitzer für eine von der Station Szlatina der Industriebahn Totvarad-Szlatina abzweigende, über Madrizestyn, Buciara, Zöldes, Satura, Hontzisor, Gurahoncz, Joszas, Joszashely, Fenyes, Zimbro, Szohödolvaskoh, Kristoryo, Lehecsen bis Vaskoh führende normalspurige Vizinalbahn auf die Dauer eines Jahres.

Stand der Bahnbauten in Oesterreich Ende Mai 1886.

In diesem Monat ist weder ein Zuwachs noch ein Ausfall bezüglich der mit Ende April ausgewiesenen Eisenbahn-Baulinien eingetreten, wir begegnen daher der gleichen Ziffer, wie im Vormonate, d. h. 504,0 km, wovon 212,8 km auf die Staatsbahnen, 291,2 km auf die Privatbahnen entfallen. Der Vollendung entgegengereift sind im Monate Mai die Lokalbahnlinie Littau Station-Littau Stadt der Oesterreichisch-Ungarischen

Staatseisenbahngesellschaft und die Linie Floridsdorf - Gross-Enzersdorf der Dampftramway Krauss & Comp. (Die letztere Lokalbahn ist am 7. Juni für Personen- und Eilgut-, am 15. Juni für Frachtenverkehr eröffnet. Die Redaktion.) Ein wesentlicher Baufortschritt ist zu verzeichnen bei der Theilstrecke Bruck a/L.-Hainburg der Oesterreichisch - Ungarischen Staats - Eisenbahngesellschaft, bei der Lokalbahn Wels-(Haiding-)Aschach an der Donau und bei der Anschlussstrecke Graslitz - Landesgrenze (Klingenthal) der Buschtêhrader Eisenbahn. Entsprechend der gesteigerten Bauthätigkeit trat eine weitere Erhöhung im Stande der Arbeiter ein und stieg die Zahl von 16 324 auf 19 311, d. i. um 2 987 Mann.

Untersuchung der Heizvorrichtungen in den Eisenbahnwagen.

Dieselbe wurde von der K. K. Generalinspektion mit Rücksicht darauf angeordnet, dass während der jüngstvergangenen Winterszeit mehrere Fälle vorgekommen sind, in welchen Personenwagen infolge Mangelhaftigkeit der in Anwendung befindlichen Heizvorrichtungen in Brand geriethen. Es sind deshalb alle Wagen mit Heizvorrichtungen, bei denen Feuerheerde, welcher Art immer, mitgeführt werden müssen, im Laufe dieses Sommers, zuverlässig aber vor deren Wiederbeheizung auf das genaueste zu untersuchen, in den besten Zustand zu versetzen und für deren stete, vollständige Feuersicherheit gewährende, Erhaltung zu sorgen.

Sicherung der Passagiere auf Dampftramways.

Die K. K. Generalinspektion hat die Bahnunternehmung Stammersdorf-Gross-Enzersdorf angewiesen: a) eine Anzahl von Laternenpfählen und Telegraphensäulen zu versetzen, durch welche die Passagiere beim Hinausneigen aus den Wagenfenstern und den Plateaux der Wagen verletzt werden könnten; b) entsprechende Warnungstafeln in den Wagenräumen anzubringen und die Kondukteure zu verpflichten, bei jeder Fahrt die Passagiere mündlich zu verwarnen und auf die möglichen Gefahren des Hinausbeugens des Oberkörpers über die Wagenstände ausdrücklich aufmerksam zu machen.

Entscheidung des Oesterreichischen Obersten Gerichtshofes.

Der durch das Scheuen der Pferde vor einem Zuge entstandene Schaden ist als ein „Ereigniss“ im Verkehre anzusehen, welches die Haftpflicht der betreffenden Eisenbahn nach dem Gesetz vom 5. März 1869 nach sich zieht, sobald es unterlassen wurde, die Bahnstrecken zu schliessen (Entsch. vom 16. Juni 1886). Den Motiven ist der wichtige Ausspruch zu entnehmen, dass, wenn der Bahnwächter seine Pflicht erfüllt und den Schranken gehörig abgesperrt hätte, die geklagte Bahn eine Ersatzpflicht nicht hätte treffen können, da das Scheuwerden des Pferdes hätte als ein Zufall aufgefasst werden müssen, indem die Bahn nicht verpflichtet ist, andere als die gesetzlich vorgeschriebenen Vorsichtsmassregeln im Verkehre zu beobachten. Bemerkenswerth ist, dass in diesem Prozesse die von der beklagten Eisenbahn angebotenen zwei Beweise und zwar a) die besondere Eigenschaft des Pferdes des Klägers, leicht scheu zu werden, und folgerichtig das Verschulden desselben, das Pferd, dessen Eigenschaft ihm bekannt war, in der Nähe der Bahn nicht besser behütet zu haben und b) den Umstand, dass das Fuhrwerk des Klägers zur Zeit, als der Zug vorbeifuhr, den Schranken noch gar nicht erreicht hatte, dass also der Umstand, ob der Schranken offen oder versperrt war, mit dem Scheuwerden des Pferdes in gar keinem ursächlichen Zusammenhang stehe — vom Gericht zwar zugelassen, von demselben aber die hierfür von der beklagten Eisenbahn beigebrachten Beweismittel nicht als zutreffend erachtet wurden.

Herabsetzung von Eisenbahntarifen.

Die Direktion der Buschtêhrader Bahn hat, wie wir bereits mittheilten, vom 1. Juli ab neue Tarife für Eil- und Frachtgüter, inklusive Kohlen, eingeführt. Dieselben sind, wie die „N. Fr. Pr.“ berichtet, infolge Einflussnahme des Handelsministeriums eingeführt und im allgemeinen unter Zugrundelegung der Einheitstaxen der westlichen Staatsbahnen gebildet, enthalten daher wesentliche Ermässigungen gegenüber den bisherigen offiziellen Frachtsätzen. Diese Mittheilung ist eine bemerkenswerthe Illustration zum Streite über die Wahrscheinlichkeit einer Erhöhung der Gütertarife auf den Staatsbahnen. Es ist kaum anzunehmen, dass die Regierung, wenn sie die ihr imputirte Ansicht hätte, die Tarife auf den Staatsbahnen zu erhöhen, noch jetzt besondere Bemühungen aufwenden würde, um andere Eisenbahnen zur Annahme der reduzirten Tarife der Staatsbahnen zu bewegen. Die neueste Tarifmassregel der Buschtêhrader Eisenbahn ist, wie bemerkt, dem direkten Einflusse des Handelsministeriums zuzuschreiben, und die Buschtêhrader Bahn wurde bestimmt, diesem Einflusse stattzugeben, weil sie von zwei Seiten mit Konkurrenzlinien bedroht war. Einerseits schwebten Vorverhandlungen wegen Konzessionirung der Linie Marienbad-Karlsbad, wodurch die B-Linie der Buschtêhrader Bahn geschädigt worden wäre; andererseits machte die Staats-Eisenbahngesellschaft Anstalten, um ins Kladnoer Kohlenbecken vorzudringen, indem sie die Swolenoweser Lokalbahn unter der Bedingung erwerben wollte, dass die Regierung die Verlängerung der Linie bis ins Kladnoer Kohlengebiet bewillige. Letzteres Projekt würde wieder die A-Linie der Buschtêhrader Bahn beeinträchtigt haben.

Umtausch der Franz-Josefbahn-Aktien.

Nunmehr gelangt auch der Umtausch der Franz-Josefbahn-Aktien gegen Schuldverschreibungen des Staates zum Vollzuge. Die Operation wird zufolge des der „N. Fr. Pr.“ entnommenen Resumés sich hier ganz glatt abwickeln. Die Aktionäre der Franz-Josefbahn haben keinerlei Option zwischen Gold- und Silbertitres, wie dies bei der Elisabethbahn der Fall ist; sie haben einfach ihre Aktien zu präsentiren und werden dafür neue Titres erhalten, welche als Eisenbahn - Staatsschuldverschreibungen bezeichnet sein werden. Die Aktie wird in eine Obligation umgewandelt, welche in das Eisenbahn-Grundbuch eingetragen wird und hinter den Prioritäten der Franz-Josefbahn rangirt. Im übrigen wird sich die Obligation von der jetzigen Aktie nicht unterscheiden. Das Nominale der Schuldverschreibung lautet ebenso wie jenes der Aktie auf 200 fl. Silber, ist wie diese vom Jahre 1946 angefangen binnen 17 Jahren, das ist innerhalb der seiner Zeit in der Konzessionsurkunde festgesetzten Frist, mit dem Nominalbetrage zu verloosen und wird mit der den Aktionären zugesicherten fixen Rente von 10 fl. 50 kr. in Silber, das ist mit $5^1/_4$ pCt., verzinst werden. Die Modalitäten des Umtausches gehen aus der in der „Wiener Zeitung“ am 3. d. Mts. publizirten Kundmachung hervor. Hiernach sind die Aktien innerhalb der Zeit vom 2. August 1886 bis 1. Januar 1887 bei der Direktion der Staatsschuld zu präsentiren. Die Aktien müssen mit dem Koupon vom 1. Januar 1887 sowie mit allen folgenden noch anhaftenden Koupons versehen sein. Die Staats-Schuldenkasse folgt bei Erlag der Aktie zunächst nur einen „Kassenrückschein“ aus, welcher später binnen einer noch nicht festgesetzten Frist gegen die definitive Staatsschuldverschreibung umgetauscht werden wird. Die Zahl der einzulösenden Aktien beträgt 212 083; ebenso gross wird die Zahl der Schuldverschreibungen sein. Das gleiche gilt vom gesammten Nominalbetrage; da die Obligation, wie die Aktie, auf 200 fl. lauten wird, so stellt sich die Gesammtschuld auf 42 416 600 fl. und das jährliche Zinsen-Erforderniss auf 2,226 Millionen Gulden.

Die Central-Abrechnungsbüreaus der Eisenbahnen.

Die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hat, wie die „Wiener Zeitung“ meldet, mit Genehmigung des Handelsministeriums ihre Theilnahme an dem Central-Abrechnungsbüreau in Wien und Pest zum Termine vom 31. Dezember gekündigt. Zur Motivirung dieses Schrittes wird darauf verwiesen, dass die Verrechnung der Gebühren, insbesondere die Verzinsung der allfälligen Guthaben, den ökonomischen Interessen nicht entspreche, und dass neuerdings der Antrag der Generaldirektion, den Zinsfuss auf 3 pCt. herabzusetzen, von der Mehrzahl der Eisenbahnen abgelehnt wurde. Die Generaldirektion erklärte übrigens gleichzeitig, einer neuerlichen Verhandlung nicht abgeneigt zu sein. Das Wiener Büreau hatte im Jahre 1885 circa 61 Millionen Gulden, das Pester Büreau 25 Millionen Gulden Einnahmen zu verrechnen und auf die betheiligten Bahnen zu vertheilen; die gemeinsamen Kosten stellten sich in Wien auf 338 635 fl., in Pest auf 122 025 fl. Die Pester Abrechnungsstelle betrifft hauptsächlich den internen Ungarischen Verkehr. Auf die Oesterreichischen Staatsbahnen entfallen von der verrechneten Summe des Wiener Büreaus etwas mehr als 9 Millionen Gulden und von dem Beitrage zu den gemeinsamen Kosten (338 635 fl.) 15,2 pCt. In gleicher Reihe stehen die Nordbahn, die Südbahn und die Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Das hohe Verdienst, welches sich die Staatseisenbahn-Gesellschaft um das Abrechnungswesen erworben hat, lassen es wünschenswerth erscheinen, dass sie dasselbe wieder in die Hand nehme, wenn die allseitig als nothwendig erkannten Reformen zur Durchführung gelangen. Bei der Dringlichkeit derselben, steht wohl zu erwarten, dass über die zur Vereinfachung und Kostenverminderung gestellten Anträge nunmehr bald die so wünschenswerthe Entscheidung um so mehr erfolgen werde, als das diesfällige neue Uebereinkommen aller Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen doch geraume Zeit vor Jahresschluss perfekt sein müsste, damit darnach die erforderlichen Einrichtungen getroffen werden könnten. Wie auch in dieser Zeitung wiederholt erwähnt wurde, gipfeln die verschiedenen Reformanträge dahin, die grosse Zahl der direkten Tarife zu vermindern, indem minder wichtige Stationen ausgeschieden würden und das ganze Kartellwesen ebenfalls einer gründlichen Reform zu unterziehen. — Zu letzterer Arbeit dürfte der gedachte Termin nicht mehr ausreichen.

Generalversammlung der Leoben-Vordernberger Eisenbahn am 21. Juni d. J.

In derselben wurde infolge das Rückganges im Roheisengeschäfte eine namhafte Verminderung des Frachtenerträgnisses konstatirt. Die Bruttoeinnahme dieses Verkehres betrug im abgelaufenen Jahr 140 691 fl., während sie im Vorjahre 178 994 fl. betrug. Dagegen hat, und zwar insbesondere infolge der Hebung des Fremdenverkehrs, der Personentransport sich von 74 564 Personen des Vorjahres auf 76 973 vermehrt; die Gesammteinnahme belief sich auf 163 862 fl. und blieb um 38 559 fl. gegen das Vorjahr zurück, so dass nur die Vertheilung einer Dividende von 1 fl. 50 kr. pro Aktie beschlossen werden konnte.

Generalversammlung der vereinigten Arader und Csanader Bahnen.

Diese am 26. Juni l. J. abgehaltene Versammlung beschloss für die Aktien der Arad-Körösthaler Eisenbahn pro Koupon eine Dividende von 5 fl. bei der Hauptkasse der Gesellschaft auszubezahlen. Ebendaselbst können vom 1. Juli l. J. an die Stammaktien der alten Arad-Körösthaler und Arad-Csanader Bahn gegen neu herausgegebene Stammaktien der vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen eingetauscht werden.

Generalversammlung der Albrechtbahn am 26. Juni d. J.

Die Versammlung genehmigte nach Entgegennahme des Berichtes des Revisionsausschusses die Bilanz pro 1885. Ebenso wurden die folgenden Anträge des Verwaltungsrathes angenommen: Der Einlösungsbetrag für die Aktienkoupons pro 1. Januar und 1. Juli 1886 wird zusammen auf 3 fl. Oe. W. Silber festgesetzt und wird daher der Verwaltungsrath mit Rücksicht auf die mit 1 fl. Oe. W. Silber vollzogene Einlösung des am 1. Januar 1886 fällig gewesenen Aktienkoupons ermächtigt, den am 1. Juli 1886 fällig werdenden Koupon mit 2 fl. Silber einzulösen. Dem Verwaltungsrathe wird als Relutum für den ihm nach den Statuten gebührenden Anspruch auf Präsenzmarken für das Jahr 1886 ein Betrag von 6 000 fl. bewilligt, über dessen Vertheilung unter den einzelnen Mitgliedern der Verwaltungsrath selbst entscheidet.

Generalversammlung der Bozen-Meraner Bahn am 26. Juni d. J.

Der erstattete Geschäftsbericht bezeichnet die Ergebnisse des abgelaufenen (4.) Betriebsjahres als günstige und resultirt pro 1885 zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre ein Gewinnsaldo von 96 455 fl. Die Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes, lauten: Von dem Betriebsüberschusse von 95 840 fl. entfällt im Sinne des Uebereinkommens mit der Staatsverwaltung auf letztere die Hälfte dieses Ueberschusses zuzüglich der Hälfte der in die Betriebsrechnung eingestellten Prioritätszinsen von 6 250 fl., zusammen sonach ein Betrag von 51 045 fl. Von dem sonach verbleibenden Restbetrage von 44 795 fl. entfallen 1 343 fl. zur Dotirung des Erneuerungsfonds, 1 303 fl. zur Dotirung des Reservefonds und 4 215 fl. für Tantièmen der Direktion und des Verwaltungsrathes. Von dem Restbetrage von 37 933 fl. ist die am 1. Juli 1886 entfallende Annuität von 9 216 fl. abzustatten, so dass 29 331 fl. verfügbar bleiben. Hiervon seien 29 250 fl., das ist 2 fl. 60 kr. pro Aktie für die 11 250 Stück Aktien (à 100 fl.) als Dividende zu vertheilen und 81 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Anträge wurden ohne Debatte angenommen.

Generalversammlung der Oesterreichischen Lokalbahn-Gesellschaft am 28. Juni d. J.

Der Präsident knüpft an den Geschäftsbericht folgende Bemerkungen: Vorbehaltlich der Genehmigung des Handels- und Finanzministeriums betreffs der Uebernahme von sechs Lokalbahnen in den Staatsbetrieb ist am 18. d. Mts. ein Uebereinkommen mit den Bevollmächtigten beider Minister abgeschlossen worden. Das endgiltige Uebereinkommen behielt der Leiter des Handelsministeriums, Baron Pusswald, seinem definitiven Nachfolger vor. Der Bau der Lokalbahn Hannsdorf-Ziegenhals erscheine sowohl mit Zustimmung Preussens als Oesterreichs gesichert, um so mehr als Marquis v. Bacquehem schon als Landespräsident Schlesiens für diesen Bau wärmstens eintrat; die Linie Budweis-Salnau werde unter Mithilfe der Regierung und mit Bereitwilligkeit der Adjazenten gebaut werden, trotz des andauernden Widerstandes des Fürsten Schwarzenberg, mit dem jetzt übrigens neue Verhandlungen eingeleitet sind. Der Bau St. Pölten-Tulln ist in den Alleinbesitz der Lokalbahn-Gesellschaft übergegangen. Nebst der Betriebsübernahme von sechs Linien durch den Staat erscheine der Ausbau der Linie Weisskirchen-Wsetin bis an den Vlarapass gesichert. Czaslau-Zavratec soll von der Nordwestbahn übernommen werden, und zwar auf Wunsch der Regierung, welche die Uebernahme durch die Staatsbahn nicht wünscht, ebenso Königshan-Schatzlar, welche Strecke eventuell von der Regierung selbst übernommen wird. Der Bericht wird genehmigt und der Verwaltungsrath zur Statutenänderung behufs Verlegung des Direktionssitzes von Prag nach Wien ermächtigt. Es wird hierauf die Auszahlung einer Dividende von 8 fl. pro Aktie (4 pCt.) und die Uebertragung von 100 085 fl. auf das nächste Jahr beschlossen.

Personalien.

Die „Wiener Zeitung“ meldet, dass Se. Majestät der Kaiser den Leiter des Handelsministeriums, Sektionschef Karl Freiherrn v. Pusswald, anlässlich seiner auf sein Ansuchen erfolgten Uebernahme in den bleibenden Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen treuen, hingebungsvollen und ausgezeichneten Dienstleistung das Grosskreuz des Franz-Josefsordens verliehen habe. — Der Verwaltungsrath der Südbahngesellschaft hat den Oberinspektor und Leiter des Maschinendienstes, Louis Gölsdorf, zum Maschinendirektor ernannt.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Auch in der letzten Woche wogte der Kampf um die Aktien der Transportgesellschaften; die Contremine, welche sich weder durch die hohen Leihgebühren an die Besitzer, noch durch die zeitweise eintretenden Erholungen einschüchtern lässt, sah es recht gern, als plötzlich auf dem politischen Horizonte allerlei dunkle Wölkchen auftauchten und so nebenbei an die Aufrollung der Orientalischen Frage gemahnt wurde. Die Tendenz ist daher im allgemeinen als eine weichende zu bezeichnen, da die in der Eingangsnotiz angedeuteten Hoffnungen auf ein Besserwerden in der gegenwärtigen todten Saison noch nicht eskomptirt werden. Nordbahn (2295) hatte einen Koursabfall infolge der Detachirung des Koupons; Nordwestbahn (164) protestirte beim K. K. Handelsministerium gegen die Ertheilung der Konzession der ihren Betrieb schädigenden Lokalbahnen; die Buschtêhrader Bahn (192) soll durch die Herabsetzung ihrer Tarife (siehe oben) Verluste erleiden; Staatsbahn (228,10) will aus Ersparnissrücksichten von mehreren nicht dringenden Bauten entledigt werden; Carl-Ludwigbahn (189) schweigt noch gegenüber der regierungsseitigen Verweigerung eines Staatsvorschusses; Südbahn (115) litt endlich durch die stärker auftretende Choleragefahr.

Eisenbahnunglücksfall bei Würzburg am 1. Juli 1886.

(Von einem Augenzeugen.)

Der 1. Juli dieses Jahres wird in der Statistik unserer sonst so betriebssicheren Staatseisenbahn in Zukunft stets genannt werden, denn seit dem Jahre 1835, seit die erste Lokomotive die Strecke von Nürnberg nach Fürth durchschnitt, ist ein derartiger Unglücksfall als jener, welcher am genannten Tage auf der Strecke zwischen Würzburg und Rottendorf passirte, nicht zu verzeichnen, ein Unglücksfall, welcher jenem bei Hugstetten und Hanau zwar nicht an Umfang, wohl aber an Schrecken gleichkommt.

So gross das Unglück an und für sich ist, so muss man noch froh sein, wenn man bedenkt, wie viel grässlicher sich dasselbe hätte gestalten können, wenn es dem Lokomotivführer des Blitzzuges nicht gelungen wäre, seine Maschine so rasch zu bremsen, dass der Zug, als der Zusammenstoss erfolgte, fast zum Stehen gebracht war. Doch zur Sache:

Der Stuttgart Berliner Kurier-(Blitz-)Zug No. 53 verlässt täglich um 1 Uhr 20 Minuten Nachm. in der Richtung gegen Rottendorf den Bahnhof zu Würzburg, während um dieselbe Zeit Postzug No. 49 von Bamberg über Rottendorf kommend dortselbst einzutreffen hat. Zwischen Würzburg und Rottendorf befinden sich nun 2 Gleise, das Nürnberger und das Bamberger. Bisher war es üblich, im Falle der Bamberger Postzug Verspätung hatte, den Kurierzug auf dem Bamberger Gleise abzulassen. Auch am fraglichen Tage hatte Postzug No. 49 Verspätung. Der Kurierzug wurde wie gewöhnlich abgefertigt. Auf dasselbe Gleise gerieth unbegreiflicherweise — man sagt durch ein telegraphisches Missverständniss — auch der Postzug, ohne dass dies — ebenso unbegreiflich — vom Zugpersonal bemerkt wurde. Ungefähr 3 km von Würzburg durchschneidet die Bahn in sehr scharfer Kurve den Faulenberg. Bei letzterem Umstande war es den Lokomotivführern unmöglich, den betreffenden, ihnen entgegenkommenden Zug rechtzeitig zu sehen. Dem Lokomotivführer des Blitzzuges gelang es zwar, da der Zug eine Steigung zu machen hatte, denselben fast zum Stillstande zu bringen, doch waren die gleichen Anstrengungen seitens des Lokomotivführers des Postzuges infolge des Gefälles vergebliche und erfolgte um 1 Uhr 25 Minuten der Zusammenstoss. Was nun eintrat, spottet jeder Beschreibung. Mit Kanonendonner ähnlichem, ja denselben noch übertreffendem Gekrache prallten beide Züge aneinander. Einen ungefähren Begriff von der Vehemenz des Zusammenstosses kann man sich

machen, wenn man erfährt, dass beide Maschinen sich in einander verrannten und nur einen einzigen Knäuel bildeten. Am ärgsten wurde natürlich der Postzug mitgenommen. Der Tender der Maschine wurde mit dem Packwagen in die Höhe gehoben, umgekehrt und auf die Maschine mit den Rädern nach oben geschleudert. Die beiden ersten Wagen wurden buchstäblich zersplittert. Das erste Koupee des 4. Wagens war eingedrückt, die übrigen Wagen mehr oder weniger beschädigt und entgleist. Besser kam der Blitzzug weg. Der Tender wurde zur Seite geschleudert und umgestürzt, der Post- und der Packwagen wurden halb zertrümmert und zur Seite geworfen, während die übrigen Wagen sich nur loskuppelten und entgleisten. Der Anblick, der sich den am Leben Gebliebenen bot, war ein unbeschreiblicher und wird jedem zeitlebens in Erinnerung bleiben. Das Chaos der Wagentrümmer, das Geschrei der Kinder um ihre Eltern und umgekehrt, die grässlich verstümmelten Leichen, die schrecklichen Verletzungen der Schwerverwundeten, kurz alles trug dazu bei, um das sich darbietende Bild zu einem entsetzlichen zu gestalten und die grösste Angst und Verwirrung hervorzurufen. Dem Lokomotivführer Oefelein des Postzuges, welcher Familienvater ist, war Kopf und Unterleib förmlich durchschnitten; dagegen kam Lokomotivführer Weidner mit leichteren Verletzungen weg, da ihm der Kohlenkasten Schutz bot. Die Heizer trugen gleichfalls nur leichte Verletzungen davon, da sie sich noch rechtzeitig durch einen Sprung retteten. Die Bremser erlitten mehr oder weniger erhebliche Kontusionen, Postinspektor Wiedenmann in Würzburg einen Arm-, doppelten Rippenbruch und Verletzungen am Kopfe. Fast sämmtliche Passagiere der ersten drei Wagen des Postzuges wurden verletzt, von den Passagieren des Blitzzuges kamen die meisten mit dem blossen Schrecken davon. Der Kondukteur des Postwagens des Blitzzuges rettete sich durch einen Sprung und blieb unversehrt, war aber infolge des ausgestandenen Schreckens einige Zeit vollständig irrsinnig. Die erste Hilfe leisteten mehrere in der Nähe der Unglücksstätte in einem Steinbruche beschäftigte Arbeiter, während ein unverletzt gebliebener Passagier aus der nahe gelegenen Artilleriekaserne die Artilleriemannschaften holte. Aerzte und Sanitätsmannschaften eilten gleichfalls zu dem traurigen Unglücksorte und begannen sofort ihre Samariterthätigkeit. Die Verwundeten und Todten wurden aus den Trümmern hervorgezogen und erstere zum Theil in das Juliusspital, zum Theil in Privatpflege, letztere auf den Friedhof gebracht. 3 Schwerverwundete starben auf dem Transport in das Spital. Im ganzen sind bis jetzt zu verzeichnen 15 Todte, 40 Schwer- und Leichtverletzte. Die meisten Verletzungen sind an den Füssen und am Unterkörper zu verzeichnen. Mit musterhafter Ausdauer gingen die Artilleriemannschaften unter Leitung der Offiziere und Aerzte an das Rettungswerk und halfen das Trümmerchaos zu entwirren. Seitens der Generaldirektion der K. Verkehrsanstalten begaben sich noch am Donnerstag Abend die Herren Generaldirektionssekretär Hermann Schmitt und Obermaschinenmeister Mahla zur Aufnahme des Befundes von München nach Würzburg. Was die Schienenanlage betrifft, so war dieselbe gleichfalls furchtbar demolirt, glücklicherweise blieb aber das Bamberger Gleis von Trümmern verschont, so dass die Züge auf demselben ohne Hinderniss verkehren konnten. Seit Sonnabend ist auch das Gleis, auf welchem das Unglück passirte, wieder fahrbar.

Zur Aufklärung des Unfalles wird nach den seitherigen Erhebungen seitens der K. Generaldirektion der Verkehrsanstalten — Betriebsabtheilung — unterm 5. d. Mts. nachstehendes mitgetheilt:

Die Bahn zwischen Rottendorf und Würzburg ist nicht, wie mehrfach irrig angenommen wird, eine Doppelbahn, auf welcher grundsätzlich sämmtliche Züge derselben Richtung auf dem rechtseitigen Gleisstrange zu verkehren haben.

Es ist vielmehr die Gleisanlage in Rottendorf nur für den einspurigen Betrieb eingerichtet, weshalb die beiden in Rottendorf einmündenden Bahnlinien von Bamberg und Nürnberg als von einander unabhängige eingleisige Strecken Fortsetzung bei Würzburg finden. Der Betrieb zwischen Rottendorf und Würzburg, welcher ausschliesslich unter Aufsicht der Station Würzburg steht, ist daher so geregelt, dass das eine Gleis von den Zügen von und nach Bamberg, das andere dagegen von den Zügen von und nach Nürnberg benutzt wird, so dass die Kreuzungen der Züge jeder Route fahrplanmässig in Rottendorf oder Würzburg selbst stattzufinden haben. Nur bei erheblichen Verspätungen wird zur Vermeidung grösserer Verzögerungen der Anschlusszüge ausnahmsweise das Gleis der Parallelroute, sofern dasselbe nicht durch Züge der eigenen Linie belegt ist, für Züge der anderen Strecke benutzt und die Begegnung der Züge auf der Strecke angeordnet. In einem solchen Falle wird folgendes Verfahren beobachtet: Die Station Würzburg verständigt die Station Rottendorf telegraphisch, auf welchem Gleis jeder der beiden Züge zu verkehren hat, worauf die Station Rottendorf zum Nachweise des richtigen Verständnisses das Telegramm nach seinem Wortlaute zurückgibt. Die Betriebsbeamten in Würzburg und Rottendorf verständigen sodann die betheiligten Wechselwärter durch einen Dienstbefehl schriftlich von der getroffenen Verfügung gegen Unterschrift. Ferner werden die Oberkondukteure der betr. Züge durch sachgemässen deutlichen Vortrag auf dem Stundenpasse und die Lokomotivführer durch gleichlautenden schriftlichen Befehl in Kenntniss gesetzt, sowie die Wagenwärter durch ihre Oberkondukteure mündlich verständigt. Endlich hat jeder Zug, welcher das Gleis der anderen Strecke befährt, vorn an der Lokomotive ein rothes Signal zu tragen, welches den Bahnwärtern die Berechtigung zur Fahrt auf dem sogenannten falschen Gleis anzeigt.

Genau diesen seit einer langen Reihe von Jahren anstandslos in Anwendung gekommenen Vorschriften entsprechend, wurde am 1. Juli von dem Betriebsbeamten in Würzburg bestimmt, dass der von Bamberg kommende, um 16 Minuten verspätete Postzug No. 49, welcher mit dem auf der nämlichen Strecke verkehrenden Kurierzuge No. 53 fahrplanmässig in Würzburg zu kreuzen hat, auf dem um diese Zeit freien Nürnberger Gleisstrange von Rottendorf nach Würzburg zu fahren und deshalb dem Kurierzuge No. 53 auf der Strecke zu begegnen habe. Von dieser Verfügung, welche in Rottendorf dem gesammten betheiligten Personal vorschriftsmässig bekanntgegeben und von diesem auch vollständig richtig vollzogen wurde, erhielt in Würzburg das Personal des Zuges No. 53 durch den Betriebsbeamten die vorgeschriebene Mittheilung durch Stundenpassvortrag, schriftlichen Befehl für den Lokomotivführer und mündliche Verständigung des Wagenwärters. Ausserdem wurde ein schriftlicher Dienstbefehl bei den betheiligten Wechselwärtern durch einen Boten in Umlauf gesetzt, wobei jedoch in der Verständigung der Wärter eine Verzögerung eingetreten sein soll.

Von dem Signalwärter wurde aus bis jetzt noch nicht aufgeklärter Ursache das von ihm ursprünglich richtig gezogene Signal „Ausfahrt nach Bamberg frei“ nach Ingangsetzung des Zuges No. 53 noch vor dessen Eintreffen am Signalbaum zurückgezogen und durch das Signal „Ausfahrt nach Nürnberg frei“ ersetzt. Dies bestimmte den Wärter der Ausfahrtsweiche, welcher nach seiner übrigens noch nicht erwiesenen Behauptung zur Zeit der Vorüberfahrt des Zuges No. 53 noch nicht verständigt gewesen sein will, den ausfahrenden Zug statt in das Bamberger in das Nürnberger Gleis einlaufen zu lassen, auf welch' letzterem Führer, Oberkondukteur und Wagenwärter ungeachtet des ihm ertheilten ausdrücklichen gegentheiligen Befehls den Zug unbegreiflicherweise weiter laufen liessen.

Auch von den betheiligten Bahnwärtern wurde demselben das Haltzeichen nicht gegeben, obwohl Postzug No. 49, als auf dem Gleis der Nürnberger Strecke kommend, von Rottendorf durch das Läutwerk dieser Strecke schon geraume Zeit abgeläutet war und obgleich Zug No. 53 kein Signal trug.

Hiernach wurden ganz bestimmte und klare Sicherheitsvorschriften nicht beachtet.

Die Wirkungen des Zusammenstosses waren so folgenschwer, weil an der Stelle des Zusammenstosses der Ausblick nach beiden Richtungen ein äusserst beschränkter ist und die Züge sich wegen des tiefen Einschnittes und der starken Krümmung kaum auf eine Entfernung von 200 m in Sicht bekommen konnten.

Bei dem Zusammenstosse blieben sofort 10 Personen, darunter Lokomotivführer Oefelein aus Würzburg, todt; 4 weitere sind bis jetzt ihren schweren Verletzungen erlegen.

Gegen 30 Personen wurden schwer verletzt; eine geringere Anzahl kam mit leichten Kontusionen davon.

Die beiden Zugmaschinen sind sehr stark beschädigt; vollständig zertrümmert sind 3 Personenwagen, 1 Bahnpostwagen, 1 Dienstwagen und 2 Güterwagen; weniger erheblich beschädigt 8 Personenwagen, 1 Bahnpostwagen und 1 Dienstwagen.

Die strafrechtliche und administrative Untersuchung ist im vollen Gange.

Aus der Schweiz.

Kriens-Luzern.

Durch Vertrag vom 21. Juni d. J. wurde der Bau und die Gestellung der Betriebsmittel der normalspurigen Lokalbahn Kriens-Luzern seitens der Gesellschaft der Lokomotivfabrik Krauss & Co. und der Lokalbahnbau- und Betriebs-Unternehmung Lechner & Krüzner in München für eine fixe Pauschalsumme übertragen.

Mit dem Bau wurde durch die letztgenannte Unternehmung bereits begonnen und soll die Bahn bis 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Präjudizien.

v. O. **Haftpflicht. 1. Unterhaltungsentziehung. Wittwen- und Waisengelder, welche kraft Gesetzes mit dem Tode des Verunglückten den Hinterbliebenen anfallen, sind selbst dann auf die Entschädigung einzurechnen, wenn der verunglückte Beamte Beiträge zur Bestreitung seiner Ausgaben zu leisten hatte. 2. Besass der Getödtete Beamteneigenschaft — im Gegensatz zum einfachen Arbeiter — so kann die Rente an dessen Kinder bis zu deren 18. — nicht bloss 16. — Lebensjahre bewilligt werden. 3. Für die Frage der Vorauszahlbarkeit der Renten ist es unerheblich, dass dieselben nicht als Alimente zu betrachten sind.** — Thatbestand: „Am 12. Dezember 1883 ist der Stationsassistent L. auf dem Bahnhof in Strassburg von einer Rangirmaschine gefasst und getödtet worden. Auf erhobene Klage der Wittwe und Kinder des L. hat das Landgericht zu Strassburg der Wittwe eine lebenslängliche Rente und den Kindern eine solche bis zum vollendeten 16. Lebensjahre zugesprochen. — Auf Berufung der Beklagten und Anschlussberufung der Kläger hat das Ober-Landesgericht zu Kolmar unter entsprechender Aenderung des Urtheils des Landgerichts zu Strassburg die von der Beklagten der Wittwe und den Kindern des L. bis zu deren vollendeten 18. Lebensjahre zu bezahlenden Renten auf andere wie die vom ersten Richter bestimmten Beträge festgesetzt.“ In den Gründen dieses Urtheils ist erwogen: Da der Getödtete ein Diensteinkommen von 2 100 *M.* und eine Invaliden-Pensionszulage von 72 *M.* jährlich bezogen habe, ein äusserst sparsamer Familienvater gewesen sei und in nicht ferner Zeit mit Sicherheit auf eine bis zu 150 *M.* sich steigernde Gehaltszulage hätte rechnen können, so erscheine gerechtfertigt, den seiner Familie entzogenen Unterhalt auf rotirt 1 900 *M.* zu berechnen. — Hiervon entfallen auf die Wittwe 400 *M.*, auf das Kind aus zweiter Ehe 300 *M.* und auf jedes der Kinder aus erster Ehe 400 *M.* Massgebend sei hierbei, dass der gemeinsame Haushalt habe aufgegeben werden müssen, wodurch die Kosten des Unterhaltes der ersteheliehen Kinder gewachsen seien. Die von dem ältesten Sohne während eines kurzen Zeitraums aus der Eisenbahnkasse empfangenen Beträge von 80 *ℳ* täglich müssten ausser Ansatz bleiben, weil sie mehr die Natur einer freiwilligen Gabe als die eines verdienten Lohnes haben. — An diesen Rentenbeträgen seien aber in Abzug zu bringen die von den Klägern (auf Grund des Gesetzes vom 20. April 1881) zu beziehenden Wittwen- und Waisengelder. § 3 des R.-Haftpflichtgesetzes gewähre Ersatz für die Entziehung des vermöge Gesetzes geschuldeten Unterhaltes. Nach Artikel 203 ff. des Code civil bestehe der Alimentationsanspruch nur im Falle der Bedürftigkeit. Das durch den Unfall den Hinterbliebenen entzogene Einkommen sei für ihren Unterhalt nothwendig, aber auch ausreichend gewesen. Da sich nun infolge des Todes für die Hinterbliebenen eine neue Einnahmequelle eröffnet habe, so mindere sich dadurch ihre Bedürftigkeit und sei die Ersatzpflicht nur in entsprechend geringerem Masse entstanden. § 4 des R.-Haftpflichtgesetzes komme erst in Betracht, wenn einem Ersatzanspruch gegenüber, soweit er entstanden sei, Einrechnung der fraglichen Bezüge beantragt werde. — Der Getödtete habe zur Klasse der Subalternbeamten gehört, welche ihren Kindern eine bessere Erziehung geben als Arbeiter, und es sei anzunehmen, dass diese erst mit dem 18. Lebensjahr ihr Ende erreiche und dass dann erst die eigene Erwerbsfähigkeit der Kinder beginne. — Der Lebensunterhalt sei für jeden Tag im voraus zu beschaffen und deshalb die Rente, welche diesen Unterhalt sichern solle, voraus zu entrichten.

Die Revision der Kläger und die Anschlussrevision der Beklagten sind vom Reichsgericht zurückgewiesen worden aus folgenden Gründen: „Mit Unrecht wird von der Revision Verletzung des § 3 des R.-Haftpflichtgesetzes gerügt. Nach diesem steht den Hinterbliebenen des Getödteten ein Ersatzanspruch nur insoweit zu, als ihnen durch den Todesfall der Unterhalt entzogen worden ist. Eine solche Unterhaltsentziehung findet für die Kläger nur in betreff desjenigen Betrages statt, welcher nicht durch die nach dem Gesetz vom 20. April 1881 an den Todesfall geknüpfte Eröffnung einer Wittwen- und Waisenpension gedeckt ist. An sich erscheint daher das Verlangen der Beklagten, dass die Wittwen- und Pensionsgelder auf die Entschädigung eingerechnet werden, als gerechtfertigt. Hiergegen kann auch aus der rechtlichen Natur des Anspruchs auf diese Gelder ein Grund nicht hergeleitet werden. Dieser Anspruch beruht nicht auf einem Versicherungsvertrage (§ 4 des R.-Haftpflichtgesetzes), vielmehr lediglich auf dem Gesetz, welches durch Gewährung von Pensionen an die Hinterbliebenen der Beamten für deren Unterhalt Sorge trifft und bildet nicht ein neben dem Entschädigungsanspruch erworbenes selbständiges Vermögensobjekt; hieran wird auch dadurch nichts geändert, dass zur Bestreitung dieser Reichsausgaben von den Beamten besondere Beiträge, und zwar in nicht unerheblichem Betrage erhoben werden.

Auch die Anschlussrevision ist nicht begründet. Ohne Rechtsirrthum nimmt der Berufungsrichter an, dass nach Lage der Verhältnisse der Getödtete seinen Kindern bis zu deren vollendeten 18. Lebensjahre zum Betrage der zuerkannten Renten Unterhalt zu gewähren verpflichtet gewesen wäre und gewährt haben würde. Soweit nun aber diese Pflicht bestand und erfüllt worden wäre, ist nach § 3 a. a. O. ein Anspruch der Kinder begründet, dass den Renten nicht die rechtliche Natur von Alimenten zukommt, ist für die Frage, ob deren Vorausbezahlung verlangt werden kann, unerheblich, und der in dieser Richtung gegen das Urtheil erhobene Angriff kann um so weniger Beachtung finden, als bei dem Mangel einer gegentheiligen Behauptung unterstellt werden darf, dass dem Getödteten auch sein Gehalt vorausbezahlt worden ist.“ (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 19. Januar 1886 in Sachen Wittwe etc. L. wider Reichseisenbahn Rep. 468/85; Duy u. Sauter, Jur. Ztschr. f. Elsass-Lothr. Bd. XI. S. 196 ff.)

---

v. O. **Strafrecht. Theilnahme an Bestechung durch Gewährung eines Geschenkes. Derjenige, welcher einem Beamten ohne die Absicht, denselben zu einer pflichtwidrigen Handlung zu bestimmen, ein Geschenk angeboten, versprochen oder gewährt hat, kann nicht wegen Theilnahme an dem Vergehen der Bestechung bestraft werden.** — §§ 331—333 R.-Str.-G.-B. — Der Angeklagte B. wurde wegen Bestechung nach §§ 332 a. a. O. zu einer Gefängnissstrafe verurtheilt, weil er in seiner Eigenschaft als Eisenbahnschaffner einen Reisenden ohne Billet mitfahren liess, dafür aber ein Geschenk von 60 *ℳ* annahm. Bezüglich des Mitangeklagten S., der diese 60 *ℳ* hergab, nahm die Strafkammer an, der Thatbestand des im § 333 a. a. O. vorgesehenen Vergehens liege nicht vor, weil Angeklagter nicht in der Absicht gehandelt habe, B. zu einer pflichtwidrigen Handlung zu bestimmen, bestrafte denselben aber wegen Theilnahme an der (passiven) Bestechung des B. Auf Revision des S. wurde das angefochtene Urtheil aufgehoben und die Sache zurückverwiesen. Die Aufhebung stützte sich auf folgende Gründe: „Nach dem Strafgesetzbuche ist das Anbieten bezw. Gewähren von Geschenken und anderen Vortheilen, durch welche Beamte zu einer Handlung bestimmt werden sollen, welche eine Verletzung ihrer Amtspflicht enthält, nicht als Theilnahme an dem Amtsverbrechen der passiven Bestechung anzusehen. Vielmehr bildet die aktive Bestechung ein besonderes Vergehen, dessen Thatbestand im § 333 a. a. O. geregelt worden ist. Daraus ergibt sich, dass die in diesem Paragraphen mit Strafe bedrohten Handlungen nur insoweit als strafbar erscheinen, als die Voraussetzungen der erwähnten Vorschrift vorliegen und dass nicht neben § 333 noch die Bestimmungen der §§ 331 und 332 R.-Str.-G.-Bs. in Verbindung mit den Vorschriften der §§ 48, 49 auf die Handlung zur Anwendung gebracht werden dürfen, in welcher das Anbieten, Versprechen oder Gewähren eines Geschenkes gefunden wird. Wie derjenige, welcher einem Beamten für eine in dessen Amt einschlagende an sich nicht pflichtwidrige Handlung Geschenke oder andere Vortheile anbietet, verspricht oder gewährt, nicht wegen Theilnahme an dem im § 331 a. a. O. vorgesehenen Vergehen bestraft werden kann, so darf derjenige, der sich einer der im § 333 a. a. O. vorgesehenen Handlungen schuldig macht, nicht wegen aktiver Bestechung und Theilnahme an dem Amtsverbrechen oder Vergehen der passiven Bestechung bestraft werden, wie es regelmässig geschehen müsste, wenn nicht das Verhalten des Schenkenden soweit es sich um die Bestechung handelt, lediglich nach § 333 a. a. O. zu beurtheilen wäre. Sofern die Handlung, zu welcher der Beamte bestimmt wurde, nicht blos eine Verletzung der Amtspflicht enthält, sondern als strafbar erscheint, kann in der, den Thatbestand der aktiven Bestechung bildenden, Handlung zugleich eine Theilnahme an jener strafbaren Handlung des Beamten zu finden sein, aber die aktive Bestechung darf nicht als Theilnahme an der passiven Bestechung nochmals mit Strafe belegt werden. Aus diesen Grundsätzen ergibt sich, dass derjenige, der einem Beamten, ohne die Absicht, denselben zu einer pflichtwidrigen Handlung zu bestimmen, ein Gesckenk angeboten, versprochen oder gewährt hat, ebensowenig wegen Theilnahme an dem im § 332 a. a. O. vorgesehenen Verbrechen, wie wegen aktiver Bestechung bestraft werden kann.“ (Erk. des I. Strafsenats des Reichsgerichts vom 17. Dezember 1885. Rep. 2975/85; Entscheid. Bd. XIII. S. 181 ff.)

---

v. O. **Haftpflicht. Unfall. Dampfstrassenbahn. Betrieb. Geräusch.** K. war dadurch verletzt worden, dass seine Pferde, von dem hinter ihnen anfahrenden Strassenbahnzug erschreckt, in Unruhe geriethen, auf die Seite drängten, den K., der sie beruhigen wollte, traten, zu Fall und unter ein Wagenrad brachten, infolge dessen derselbe am rechten Arm so schwer verletzt wurde, dass dieser abgenommen werden musste. In Bezug auf diesen thatsächlichen Fall hat das Ober-Landesgericht folgende Grundsätze begründend ausgesprochen: „Die Bestimmungen des Reichs-Haftpflichtgesetzes über Eisenbahnen finden auch auf Strassenbahnen Anwendung. — Auch das bei der Fortbewegung entstehende eigenthümliche Geräusch gehört zum Betriebe und ein hierdurch veranlasster Unfall ist ein Betriebsunfall. Körperliche Berührung mit dem rollenden Material ist nicht erforderlich; jeder, sei es unmittelbare, sei es mittelbare ursächliche Zusammenhang zwischen Betriebshandlung und Verletzung genügt zur Begründung der Haftbarkeit des Betriebsunternehmers.“ (Erk. des I. Senats des Oberlandesgerichts zu Kolmar vom 16. Februar 1886; Heinsheimer, Zeitschr. f. Franz. Civilrecht Bd. XVI S. 616 f.)

Miszellen.

Die Steinkohlenfrage in Europa.

Unter der vorstehenden Ueberschrift ist in den „Annalen für Gewerbe und Bauwesen“ vom 1. Juni d. J. eine Erörterung von Franz Simmersbach in Bochum veröffentlicht, welcher wir die nachstehenden Angaben entnehmen:

England besitzt im wesentlichen 3 grosse Kohlenbecken, und zwar:

1. das von Newcastle mit 2000 qkm Fläche und 18 Flötzen;
2. das Centralbecken mit 4800 qkm Fläche und
3. das von Südwales mit 2850 qkm Fläche und 25 Flötzen.

Hierzu tritt noch das Clyde-Becken in Schottland. Die jährliche Förderung beträgt rund 170 Millionen Tonnen Steinkohlen. Diese Ziffer dürfte auch in der Folgezeit als Durchschnitt bestehen bleiben, da augenscheinlich der Absatz in das Ausland zu sinken beginnt und nach gewissen Gebieten voraussichtlich überhaupt aufhören wird. Falls Englands Steinkohlenförderung auf dem Standpunkte des letzten Jahres stehen bleibt — was allerdings anzunehmen ist — so dürfte der dortige unterirdische Kohlenvorrath wohl noch für 6—800 Jahre vorhalten, und die neuerdings vielfach verbreitete Angabe, dass der gesammte Steinkohlenvorrath Englands bereits nach 105 Jahren erschöpft sein wird, erscheint sehr übertrieben und auf Grund willkürlicher Annahmen ermittelt.

In Deutschland liegt die Steinkohlenfrage so günstig wie in keinem anderen Europäischen Lande. Nach glaubwürdigen Berechnungen darf angenommen werden, dass in dem bisher durch Bergbau nachgewiesenen Umfang des Ruhrkohlen-Beckens weit über 1 Billion Centner (= 50000 Millionen Tonnen) Steinkohlen enthalten sind. Dazu kommt noch der zur Zeit gar nicht abzuschätzende ungeheure Kohlenvorrath in den Kohlenfeldern von der Emscher bis zur Lippe. Der westfälische Kohlenreichthum dürfte selbst bei sehr gesteigerter Förderung mit Sicherheit für mehr als 1000 Jahre ausreichen. Das Oberschlesische Kohlenbecken umfasst einen Flächenraum von etwa 500 qkm und enthält bis 600 m Teufe rund 50000 Millionen Tonnen, in grösserer Teufe aber wohl noch weitere 200000 Millionen Tonnen Steinkohlen. Zwischen Saar und Blies liegen ferner etwa 50000 Millionen Tonnen Steinkohlen, welche sich auf eine Fläche von 400 qkm und 120 aufgeschlossene Flötze vertheilen. Hierzu kommen noch die Kohlenlager von Niederschlesien, Aachen und Bayern.

Die Kohlenschätze Oesterreichs lagern hauptsächlich in Böhmen, woselbst die Felder jedoch in absehbarer Zeit ausgebeutet sein werden. Die Mährischen Steinkohlenflötze bilden die Fortsetzung der Oberschlesischen. Ungarn und die Balkanstaaten bleiben auf die Einfuhr zunächst Deutscher und Mährischer, später vielleicht auch Russischer Kohle angewiesen.

Der Reichthum Russlands an Steinkohlen ist zwar wenig bekannt, thatsächlich jedoch in Polen, im Gouvernement Charkow etc. gross und jedenfalls für die Zukunft bedeutsam. Als wichtigste Kohlenfelder sind hier zu bemerken:

1. das Donetz'sche Becken, welches räumlich wohl das ausgedehnteste Europas ist; der aufgeschlossene Kohlenvorrath soll daselbst auf 27312 qkm Fläche über 10000 Millionen Tonnen betragen;
2. das Moskauer Becken mit 22800 qkm Fläche und
3. das Weichselbecken, welches sich an die Oberschlesische Ablagerung anschliesst.

In Belgien durchzieht das Steinkohlenbecken das Land von Osten nach Westen. Bei der Ausbeutung desselben stellen sich indessen die Betriebskosten gegenüber dem Verkaufspreise zu hoch, so dass das Ergebniss in volkswirthschaftlicher Hinsicht als ein ungünstiges bezeichnet werden muss.

Frankreich besitzt eine Reihe von kleinen Kohlenbecken, welche den Bedarf des Landes bei weitem nicht decken. Die wichtigsten Kohlengebiete sind das Bassin du Nord und das Loirebecken.

In Italien, Spanien, Dänemark und Schweden ist die Steinkohlenförderung sehr gering und der gegenwärtige Bedarf nur durch Einfuhr zu decken. K—e.

Grossartige Brücken der Neuzeit.

Unter den grossartigen Brücken der Neuzeit dürfte nach einer Mittheilung des „Schiff“ die im Bau begriffene Brücke über den mächtigen Lorenzstrom bei Quebeck (Nordamerika) einen hervorragenden Rang einnehmen. Die Schwierigkeit liegt hier hauptsächlich in der erforderlichen Höhenlage der Brückenbahn — es müssen die grössten Schiffe die Brücke unbehindert passiren können — sowie in dem grossartigen Eisgange des Stromes im Frühjahre und in seiner 60 m betragenden Tiefe. Letztere wie auch der Andrang der Eismassen verbieten die Anlage eines mittleren Strompfeilers, und es muss somit die 432 m breite Mittelöffnung mit einer Spannung überdeckt werden. Diese Leistung ist, Dank der Anwendung des Stahls als Baumaterial, keine ungewöhnliche mehr, und die Spannungen der Forthbrücke sind sogar um 100 m grösser. Die beiden Landpfeiler, welche, obwohl in seichtem Wasser stehend, dem Anpralle des Eises stark ausgesetzt sind, müssen mit Eisbrechern von 18 m Höhe versehen werden. Die ganze Länge der Brücke beträgt 840 m; sie ist für die Eisenbahnzüge bestimmt und erinnert aus der Ferne an eine Hängebrücke. Die Bahn ruht jedoch nicht auf Drahtkabeln, sondern auf Stahlbarren, welche durch Gelenke verbunden sind.

Die Steno-Telegraphie.

Das Ministerium der Posten und Telegraphen in Frankreich hat neuerdings mit einem von dem Ingenieur A. Cassagues erfundenen Apparat zur Uebermittelung der Telegramme in stenographischer Kurzschrift eine Reihe von Versuchen anstellen lassen. Das Verfahren, welches aus einer Verbindung der mechanischen Stenographie mit der Telegraphie besteht, soll bereits seit mehreren Jahren für die Uebermittelung der Sitzungsberichte im Italienischen Senat Verwendung gefunden haben; der Umstand jedoch, dass dasselbe bis zu 12 Telegraphenleitungen erforderte, machte eine ausgedehntere Anwendung der Steno-Telegraphie bis dahin unthunlich. Cassagues hat nunmehr den glücklichen Einfall gehabt, die bekannte Erfindung des phonischen Rades von Paul la Cour für sein System nutzbar zu machen und soll es ihm auf diese Weise gelungen sein, unter Benutzung einer einzigen Leitung sehr befriedigende Erfolge zu erzielen. Die neben dem phonischen Rade zur Anwendung kommenden Apparate bestehen aus einem Geber in der Form eines Klaviers mit 20 Tasten, vermittelst welcher die in Betracht kommenden 20 verschiedenen Zeichen, ähnlich wie beim Hughes-Apparat, abtelegraphirt werden und einem Empfänger, an welchem 20 entsprechende Typenstempel die einzelnen Lautzeichen auf einem durch ein Uhrwerk in gleichmässiger Geschwindigkeit vorbeigeführten Papierstreifen aufdrücken. („Journal télégraphique.“)

Der Verein Deutscher Ingenieure,

mit seinen fast 5600 Mitgliedern und 30 Bezirksvereinen eine der bedeutendsten Vereinigungen auf technischem Gebiete, hält seine XXVII. Hauptversammlung in diesem Jahre in Coblenz in den Tagen vom 23. bis 25. August ab.

Von den in den Sitzungen zu verhandelnden Gegenständen sind als allgemein interessant folgende zu erwähnen: 1. Revision der Dampfkessel. 2. Gestaltung des für höhere wissenschaftliche Laufbahnen vorbereitenden Schulunterrichtes. 3. Versuche über die Widerstandsfähigkeit von Dampfkessel-Flammrohren gegen äusseren Druck. 4. Schutz der Fabrikgeheimnisse. 5. Einführung eines metrischen Gewindesystems. 6. Bildung technischer Schiedsgerichte und Einsetzung von technischen Kammern bei den Landgerichten.

An Vorträgen sind bis jetzt die folgenden zugesagt: 1. Dr. Hintze: Der Mittelrhein und sein Vulkangebiet. 2. Dr. Dietrich: Die heutige Elektrotechnik. 3. Dr. Müller-Thurgau: Das Werden des Weines.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 53 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 10. Juli 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Verkehrsstörungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Unterbrechung des Verkehrs nach dem Umschlagsplatz Bodenbach-Rosawitz. Nach einer Mittheilung der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion in Prag vom 3. d. Mts. war infolge Hochwassers der Wagenverkehr bezw. die Beistellung und Entladung der Wagen nach dem Umschlagsplatz Bodenbach-Rosawitz in der Zeit vom 22. v. Mts. bis 2. d. Mts. behindert, was mit Bezug auf die Festsetzungen in § 14 al. 4 des Vereins-Wagenregulativs hiermit zur allgemeinen Kenntniss gebracht wird.

Berlin, den 8. Juli 1886. (1393)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

2. Güterverkehr.

Unter Bezugnahme auf die von der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrhein.) zu Köln erlassene Bekanntmachung vom 25. Mai d. J., betreffend die Einführung von neuen Tarifen etc. für die Lokalverkehre der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrhein.) und Köln (linksrhein.) sowie für den Rheinischen Nachbarverkehr wird hiermit zur Kenntniss gebracht, dass der vom 1. Januar 1887 ab gültige Nachtrag VIII zum Lokal-Gütertarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (linksrhein.) von jetzt ab bei den diesseitigen Güterexpeditionen eingesehen und käuflich bezogen werden kann. Der Verkaufspreis beträgt 25 ₰ pro Stück.

Köln, den 10. Juli 1886. (1394)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen. An Stelle der Uebernahmetarife für die Beförderung von Getreide ab Mannheim und Ludwigshafen a/Rh. vom 15. August v. J. treten mit Wirkung vom 15. Juli d. J. neue Uebernahmetarife in Kraft, in welchen weitere ermässigte Frachtsätze für Ostschweizerische Stationen enthalten sind.

Die Tarife können von dem diesseitigen Tarifbüreau und den Güterverwaltungen in Mannheim und Konstanz unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 3. Juli 1886. (1395)
Generaldirektion.

Südwestdeutscher Verband. Mit Wirkung vom 10. Juli l. J. wird für den Thiertransport zwischen Jagstfeld und Bischofsheim die Route über Eberbach - Erbach in das Heft 6 des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren einbezogen.

Karlsruhe, den 3. Juli 1886. (1396)
Namens des Verbandes:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Am 1. August d. J. tritt der erste Nachtrag zu Heft II F (Köln linksrheinisch - Schweizerische Nordostbahn) der Süddeutsch - Schweizerischen Gütertarife in Kraft. Derselbe enthält Taxberichtigungen und Frachtsätze nebst Entfernungsangaben für die Stationen Wengerohr und Wittlich.

Karlsruhe, den 4. Juli 1886. (1397)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Stettin - Schlesisch - Märkisch - Sächsischer Verband. Am 10. Juli 1886 tritt der Nachtrag V zum Tarifheft No. 2 in Kraft, durch welchen die Stationen Bornitz, Gera-Pforten, Lobstädt, Pöllwitz und Steina der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie Elsterwerda (O. L.) des Direktionsbezirks Erfurt in den direkten Verkehr aufgenommen werden.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, den 6. Juli 1886. (1398)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Vom 10. Juli d. Js. ab kommen für Hölzer der Spezialtarife II und III bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg oder Frachtzahlung hierfür pro Wagen zwischen Eisenstein, Station der Bayerischen Staatsbahn, und verschiedenen Sächsischen Stationen Ausnahmefrachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Expeditionen Auskunft ertheilen.

Dresden, den 7. Juli 1886. (1399)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Einführung von Tarifsätzen für die Viehbeförderung von Sternschanze nach Ahrensböck. Zum Tarife vom 1. Juni 1882 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Ostseeverbande ist der vom 15. Juli d. J. ab gültige Nachtrag X erschienen, durch welchen direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Station Ahrensböck der Eutin-Lübecker Eisenbahn und Sternschanze eingeführt werden. Exemplare dieses Nachtrags sind von den betheiligten Güterexpeditionen, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich zu beziehen.

Altona, den 7. Juli 1886. (1400)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Die im **Bromberg-Sächsischen Verbands-Gütertarif** für die Station Gera (S. St.) enthaltenen Frachtsätze finden vom 15. Juli d. Js. ab auch für **den allgemeinen Wagenladungsverkehr** nach und von der Verkehrsstelle Gera-Pforten der Sächsischen Staatseisenbahn Anwendung.

Bromberg, den 2. Juli 1886. (1401)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Am 1. August d. J. tritt der 1. Nachtrag zu Heft III F (Köln linksrheinisch - Vereinigte Schweizerbahnen) der Südwestdeutsch - Schweizerischen Gütertarife in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die Stationen Goldach, Wengerohr und Wittlich, Ausdehnung des Ausnahmetarifes für Eisen und Stahl, Ermässigung von Frachtsätzen im Verkehre mit Wald und Berichtigung bezw. Ergänzung der Frachtsätze und der Kilometertabelle des Haupttarifes.

Karlsruhe, den 4. Juli 1886. (1402)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Für die Beförderung frischen Obstes und frischer Beeren mit Personenzügen gelangen mit sofortiger Wirkung Eilgutfrachtsätze von Schaidt (Pfälz. Bahn.) nach Konstanz transit im Betrage von 5,36 ℳ und nach Singen transit im Betrage von 4,84 ℳ für 100 kg zur Einführung. Diese Frachtsätze finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche von direkt nach Schweizerischen Stationen adressirten Eilgutfrachtbriefen begleitet sind.

Karlsruhe, den 5. Juli 1886. (1403)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. d. M. ab kommen in unserm **Lokalverkehr** im **Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M. - Köln (rechtsrheinisch)**, im **Rheinisch - Westfälisch-Südwestdeutschen Verkehr**, sowie im **Frankfurt a/M. - Oberhessischen Verkehr** Ausnahmesätze für Steine des Spezialtarifs III im Verkehr zwischen Hanau, Wächtersbach, Elz, Niedererbach, Büdingen, Lauterbach, Nidda, Ranstadt, Stockheim einerseits und Frankfurt a/M., Höchst, Wiesbaden, Kastel andererseits und für einige weitere Relationen zur Einführung. Das Nähere ist auf den betr. Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 6. Juli 1886. (1404)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Am 1. Juli l. J. ist für den direkten Transport von Ziegeln, Mauer- und Dachziegeln (Pfarren), Backsteinen, Lehm-, Chamotte-, Thon-, feuerfeste und Brasilische Steine, auch Pflastersteine und Trottoirplatten aus Thonmasse und Ziegelbrocken unverpackt bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Giessmannsdorf (Station des Direktionsbezirks Breslau) nach Budapest (Josefstadt), Donauufer Frachtenbahnhof und Kelenföld, sowie nach Budapest (Oe.-U. St. - E. - G.) der Frachtsatz von 1,54 ℳ pro 100 kg bis auf weiteres in Kraft getreten.

Breslau, den 7. Juli 1886. (1405)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokalverkehr des Direktionsbezirks Magdeburg. Am 1. August d. J. wird der Verkehr mit den Haltepunkten Bornum, Dettum, Gielde, Hedeper, Ildehausen, Watenstedt und Wendessen auf die Beförderung von Eilstückgütern ausgedehnt und die bisherige Beschränkung, wonach Sendungen von der Haltestelle Neuekrug, sowie den Haltepunkten

Hedwigsburg, Watenstedt und Wendessen nur in Frachtüberweisung, Sendungen nach den genannten Orten nur in Frankofracht — in beiden Richtungen ohne Nachnahmebelastung — angenommen wurden, aufgehoben.

Magdeburg, den 3. Juli 1886. (1406)
Königliche Eisenbahndirektion.

Galizisch - Norddeutscher Getreideverkehr. Mit dem 1. August d. J. gelangt zu den Tarifheften 1 und 2 für den Galizisch-Norddeutschen Getreideverkehr je ein Nachtrag II und zum Tarifheft 3 der Nachtrag I zur Einführung. Dieselben enthalten Ergänzungen der Bestimmungen, Ausscheidung von Verbandsstationen und Berichtigungen. Soweit durch letztere Tariferhöhungen eintreten, gelten die betreffenden Frachtsätze erst vom 20. August d. J. ab.

Exemplare der Nachträge sind auf den Verbandsstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 3. Juli 1886. (1407)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Lokal-Güterverkehr. Für Sendungen von Schmalz und Speck in Quantitäten von mindestens 5000 kg pro Wagen zwischen Hamburg und Lübeck, welche von Lübeck auf dem Seewege unmittelbar zur Weiterbeförderung nach Stettin gelangen oder von Stettin seewärts in Lübeck eingegangen sind, tritt für die Eisenbahnstrecke Hamburg (Bhf.)-Lübeck (Bhf.) ein Ausnahme - Frachtsatz von 0,26 *M.* pro 100 kg mit sofortiger Gültigkeit in Kraft.

Lübeck, den 5. Juli 1886. (1408)
Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn. Tarifnachtrag. Am 20. Juli 1886 gelangt der Nachtrag VII zum Lokalgütertarife der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1883 zur Einführung. Dieser Nachtrag enthält:

1. Stationstarife für die Station Reichenau-Gablonz, gültig vom Tage der Eröffnung dieser Station für den allgemeinen Frachtenverkehr.
2. Aenderung von Frachtsätzen für einige Relationen.
3. Geänderter Kilometerzeiger für die Station Reichenau-Gablonz.

Exemplare dieses Nachtrages liegen in den gesellschaftlichen Stationen, sowie bei der unterzeichneten Centralverwaltung zur Einsicht auf und können daselbst bezogen werden.

Wien, am 5. Juli 1886. (1409)
Die Centralverwaltung.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn. Vierzehn Tage nach erfolgter Publikation bis Ende Juli 1887 werden unter den im Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt in Oesterreich bekannt gegebenen speziellen Bedingungen und Modalitäten, für **Schafwoll-Sendungen** von Wien Oesterr. Nordwestbahn und Korneuburg nach Reichenberg 190 kr. Oe. W. und von Wien Staats-Eisenbahngesellschaft und Kaiser Ferdinands - Nordbahn nach Reichenberg 196 kr. Oe. W. im Refaktiewege gewährt.

Wien, am 5. Juli 1886. (1407)

Personen- und Güterverkehr.

Mit dem 1. August 1886 treten für den Eisenbahn-Direktionsbezirk **Bromberg**:

1. Der Nachtrag IV zum Kilometerzeiger zur Berechnung der Preise für die Beförderung von
   a) Personen- und Reisegepäck,
   b) Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,
   c) Eil- und Frachtgütern
   vom 1. Juli 1885.
2. Der Nachtrag I zum Lokal-Gütertarif vom 1. Juli 1885.
3. Der Nachtrag I zum Lokaltarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck vom 1. Januar 1886 in Kraft, enthaltend:
   1. neue Entfernungen für die Stationen der Strecke Praust-Zuckau, sowie für Jasiniec, Karlsdorf und Osche;
   2. Aufhebung der Flachs-Ausnahmesätze für die Station Güldenboden;
   3. früher bereits veröffentlichte Tarifveränderungen;
   4. Berichtigungen.

Die vorbezeichneten Erhöhungen gegen die bisherigen Sätze im Flachsverkehr ab Güldenboden treten erst mit dem 1. September cr. in Kraft.

Bromberg, den 3. Juli 1886. (1410)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Einschränkung des direkten Personenverkehrs der Haltestellen und Haltepunkte. Mit dem 1. September cr. werden im Lokalverkehr der diesseitigen Haltestellen und Haltepunkte die bestehenden Personen - Fahrpreise, Gepäck - Ueberfrachtsätze und Hunde-Billetpreise für diejenigen Verbindungen aufgehoben, in welchen während eines Jahres die Ausgabe von Billets und direkte Gepäckabfertigung überhaupt nicht stattgefunden hat.

Breslau, den 7. Juli 1886. (1411)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Auf Grund der Ermächtigung im zweiten Absatze des § 5 des Gesetzes vom 23. Februar 1885 (G.-S. S. 11) und der Bestimmungen des betreffenden Privilegiums vom 16. März 1881 kündige ich hiermit

die vierprozentigen Braunschweigischen Eisenbahn-Prioritätsobligationen de 1881,

soweit nicht deren Inhaber auf den durch meine Bekanntmachung vom 1. Mai d. Js. angebotenen Umtausch gegen 3½ prozentige Staatsschuldverschreibungen eingegangen sind, oder in der weiter unten bewilligten Nachfrist noch darauf eingehen werden, zur baaren Rückzahlung am 2. Januar 1887.

Die Auszahlung des Nominalbetrages der gekündigten Obligationen erfolgt vom 2. Januar 1887 ab bei der Königlichen Eisenbahn - Hauptkasse zu Magdeburg gegen Ausantwortung der Obligationen selbst und der dazu gehörigen noch nicht fälligen Zinskoupons und der Talons.

Der Geldbetrag etwa fehlender Zinsscheine wird von dem Betrage der zu leistenden Zahlung gekürzt.

Die Verpflichtung zur Verzinsung der Obligationen erlischt mit dem 31. Dezember 1886.

Uebrigens will ich, da nach zahlreichen, mir zugegangenen Gesuchen viele Besitzer von Prioritätsobligationen thatsächlich verhindert gewesen sind, dieselben zum Zwecke des demnächstigen Umtausches gegen 3½ prozentige Schuldverschreibungen der konsolidirten Anleihe innerhalb der von mir bewilligten, mit dem 31. Mai d. Js. abgelaufenen Frist zur Abstempelung zu bringen, hierdurch für die Eingangs bezeichneten Prioritätsobligationen zu dem nämlichen Zwecke eine weitere letzte Frist bis zum 31. Juli d. Js. einschliesslich unter den in meiner Bekanntmachung vom 1. Mai d. Js. angegebenen Bedingungen bewilligen.

Der Finanzminister.
Scholz.

Nachdem durch vorstehende Bekanntmachung die Frist zum Umtausch bis zum 31. Juli d. Js. verlängert worden, machen wir darauf aufmerksam, dass nach der Bekanntmachung vom 1. Mai d. Js. der Umtausch unter folgenden Bedingungen angeboten ist:

a) Für die umzutauschenden Eisenbahn-Prioritätsobligationen wird derselbe Nennbetrag in Schuldverschreibungen der 3½ prozentigen konsolidirten Staatsanleihe gewährt.
b) Den Inhabern werden die umzutauschenden Eisenbahn - Prioritätsobligationen mit den bisherigen Zinsansprüchen noch bis zum zweitnächsten Zinsenfälligkeitstermine belassen, also bis zum 2. Januar 1887.

Diejenigen Inhaber, welche dieses Angebot jetzt noch annehmen wollen, haben ihre diesbezügliche Erklärung bis einschliesslich den 31. Juli d. Js. schriftlich oder mündlich bei der Königlichen Eisenbahn - Hauptkasse oder der Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse zu Magdeburg oder ferner bei den diesseitigen Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin, auf dem Lehrter und dem Potsdamer Bahnhofe, zu Halberstadt und zu Braunschweig unter vorläufiger Einreichung der Obligationen abzugeben.

Ausser den Obligationen selbst ist ein Verzeichniss, welches Nummer und Nennwerth der letzteren enthält, für jede Gattung von Obligationen besonders, in doppelter Ausfertigung beizufügen. Das eine Exemplar wird, mit einer Empfangsbescheinigung versehen, dem Einsender sofort wieder ausgehändigt und ist von demselben bei Wiederausantwortung der von der Annahmestelle mit einem Vermerk zu versehenden Obligationen zurückzugeben.

Wegen Einreichung der Obligationen zum Umtausch gegen 3½ prozentige Staatsschuldverschreibungen wird später das Erforderliche veranlasst werden.

Die Auszahlung der nicht zum Umtausch angemeldeten Obligationen erfolgt lediglich bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Magdeburg vom 2. Januar 1887 ab.

Die Obligationen nebst Zinsscheinen und Talons sind mittelst Verzeichnisses in einem Exemplar unter Angabe der etwa fehlenden Zinsscheine, der Nummern und des Nennwerthes der Obligationen, für jede Gattung der letzteren besonders, einzureichen.

Magdeburg, den 24. Juni 1886. (1412)
Königliche Eisenbahndirektion.

Betr. Kündigung der nicht zum Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen angemeldeten Hamburg-Bergedorfer Prioritätsobligationen und Ber-

lin-Hamburger Prioritätsobligationen II. Emission. Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Auf Grund der Ermächtigung im zweiten Absatze des § 5 des Gesetzes vom 17. Mai 1884 (Ges.-Samml. S. 129) und der Bestimmungen der betreffenden Privilegien etc. kündige ich hiermit:

1. die 4 prozentigen Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Prioritätsobligationen (zweiter Statut-Nachtrag vom 1. September 1855) und
2. die 4 prozentigen Berlin-Hamburger Eisenbahn-Prioritätsobligationen II. Emission (Privilegien vom 11. August 1848 und 17. März 1862),

soweit nicht deren Inhaber auf den durch meine Bekanntmachung vom 1. Mai d. Js. angebotenen Umtausch gegen $3^1/_2$ prozentige Staatsschuldverschreibungen eingegangen sind, oder in der weiter unten bewilligten Nachfrist noch darauf eingehen werden, zur baaren Rückzahlung am 2. Januar 1887.

Die Auszahlung des Nominalbetrages der gekündigten Obligationen, sowie der 4 prozentigen Stückzinsen für die Obligationen unter 1 auf die Zeit vom 1. September bis Ende Dezember 1886 erfolgt vom 2. Januar 1887 ab bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona gegen Ausantwortung der Obligationen selbst und der dazu gehörigen noch nicht fälligen Zinskoupons und der Talons.

Der Geldbetrag etwa fehlender Zinsscheine wird von dem Betrage der zu leistenden Zahlung gekürzt.

Die Verpflichtung zur Verzinsung der Obligationen erlischt mit dem 31. Dezember 1886.

Uebrigens will ich, da nach zahlreichen, mir zugegangenen Gesuchen, viele Besitzer von Prioritätsobligationen thatsächlich verhindert gewesen sind, dieselben zum Zwecke des demnächstigen Umtausches gegen $3^1/_2$ prozentige Schuldverschreibungen der konsolidirten Anleihe innerhalb der von mir bewilligten, mit dem 31. Mai d. Js. abgelaufenen Frist zur Abstempelung zu bringen, hierdurch für die Eingangs bezeichneten Prioritätsobligationen zu dem nämlichen Zwecke eine weitere l e t z t e Frist bis zum 31. Juli d. Js. einschliesslich unter den in meiner Bekanntmachung vom 1. Mai d. Js. angegebenen Bedingungen bewilligen.

Der Finanzminister.
von Scholz.

Vorstehende Bekanntmachung des Herrn Finanzministers wird mit dem Bemerken veröffentlicht, dass die Erklärungen über die Annahme des Angebots des Umtausches gegen Schuldverschreibungen der $3^1/_2$ prozentigen konsolidirten Staatsanleihe bis einschliesslich den 31. Juli d. Js. bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona, oder bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg oder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Frankfurt a. M. schriftlich oder mündlich abgegeben werden können. Den bezüglichen Erklärungen ist ausser den Schuldverschreibungen (Obligationen) selbst ein Verzeichniss, welches Nummer und Nennwerth der letzteren enthält, für jede Gattung von Obligationen besonders, in doppelter Ausfertigung beizufügen. Das eine Exemplar wird, mit einer Empfangsbescheinigung versehen, dem Einsender sofort wieder ausgehändigt und ist von demselben bei einstweiliger Wiederausantwortung der von der Annahmestelle mit einem Vermerk zu versehenden Obligationen zurückzugeben.

Formulare zu den erwähnten Verzeichnissen können von den vorgenannten Kassen unentgeltlich bezogen werden.

Wegen Einreichung der Obligationen zum Umtausch gegen $3^1/_2$ prozentige Staats-Schuldverschreibungen wird später das Erforderliche veranlasst werden.

Altona, den 1. Juli 1886. (1413)

Königliche Eisenbahndirektion.

Betr. Kündigung der nicht zum Umtausch gegen Staats-Schuldverschreibungen angemeldeten Altona-Kieler bezw. Prioritätsobligationen III. u. IV. Emission. Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Auf Grund der Ermächtigung im dritten Absatze des § 5 des Gesetzes vom 17. Mai 1884 (Ges.-Samml. S. 129) und der Bestimmungen der betreffenden Privilegien kündige ich hiermit

1. die 4 prozentigen Prioritätsobligationen III. Emission der Altona-Kieler Eisenbahn (Privilegium vom 2. April 1872) und
2. die 4 prozentigen Prioritätsobligationen IV. Emission dieser Bahn (Privilegien vom 21. April 1876 und 26. November 1877),

soweit nicht deren Inhaber auf den durch meine Bekanntmachung vom 1. Mai d. Js. angebotenen Umtausch gegen $3^1/_2$ prozentige Staats-Schuldverschreibungen eingegangen sind, oder in der weiter unten bewilligten Nachfrist noch darauf eingehen werden, zur baaren Rückzahlung am 2. Januar 1887.

Die Auszahlung des Nominalbetrages der gekündigten Obligationen erfolgt vom 2. Januar 1887 ab bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona gegen Ausantwortung der Obligationen selbst und der dazu gehörigen noch nicht fälligen Zinskoupons und der Talons.

Der Geldbetrag etwa fehlender Zinsscheine wird von dem Betrage der zu leistenden Zahlung gekürzt.

Die Verpflichtung zur Verzinsung der Obligationen erlischt mit dem 31. Dezember 1886.

Uebrigens will ich, da nach zahlreichen, mir zugegangenen Gesuchen, viele Besitzer von Prioritätsobligationen thatsächlich verhindert gewesen sind, dieselben zum Zwecke des demnächstigen Umtausches gegen $3^1/_2$ prozentige Schuldverschreibungen der konsolidirten Anleihe innerhalb der von mir bewilligten, mit dem 31. Mai d. Js. abgelaufenen Frist zur Abstempelung zu bringen, hierdurch für die Eingangs bezeichneten Prioritätsobligationen zu dem nämlichen Zwecke eine weitere l e t z t e Frist bis zum 31. Juli d. Js. einschliesslich unter den in meiner Bekanntmachung vom 1. Mai d. Js. angegebenen Bedingungen bewilligen.

Der Finanzminister.
von Scholz.

Vorstehende Bekanntmachung des Herrn Finanzministers wird mit dem Bemerken veröffentlicht, dass die Er-

II. Privat-Anzeigen.

Güterwagen jeder Construction,
Spezialwagen für Bier- und Fleischtransporte, Cisternenwagen etc.
verkauft und **vermiethet** zu äusserst günstigen Conditionen die
Cie. Auxiliaire belge de chemins de fer (société anonyme)
24 rue des XII. apôtres in Brüssel.



klärungen über die Annahme des Angebotes des Umtausches gegen Schuldverschreibungeu der $3^1/_2$ prozentigen konsolidirten Staatsanleihe bis einschliesslich den 31. Juli d. Js. bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona oder bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg, oder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Frankfurt a. M. schriftlich oder mündlich abgegeben werden können. Den bezüglichen Erklärungen ist ausser den Schuldverschreibungen (Obligationen) selbst ein Verzeichniss, welches Nummer und Nennwerth der letzteren enthält, für jede Gattung von Obligationen besonders, in doppelter Ausfertigung beizufügen. Das eine Exemplar wird, mit einer Empfangsbescheinigung versehen, dem Einsender sofort wieder ausgehändigt und ist von demselben bei einstweiliger Wiederausantwortung der von der Annahmestelle mit einem Vermerk zu versehenden Obligationen zurückzugeben.

Formulare zu den erwähnten Verzeichnissen können von den vorgenannten Kassen unentgeltlich bezogen werden.

Wegen Einreichung der Obligationen zum Umtausch gegen $3^1/_2$ prozentige Staats-Schuldverschreibungen wird später das Erforderliche veranlasst werden.

Altona, den 1. Juli 1886. (1414)
Königliche Eisenbahndirektion.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Die am 1. Juli 1886 fällig werdenden Zinskoupons der Prioritätsobligationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft werden vom 1. Juli 1886 an bei

1. der Betriebskasse der Gesellschaft in Blankenburg a/H.,
2. der Deutschen Bank in Berlin

eingelöset werden.

Braunschweig, 27. Juni 1886. (1415)
Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

---

6. Submissionen.

Submission. Die im Etatsjahre 1886/87 noch erforderlichen 470 t Böhm. Stück-Braunkohle bezw. inländische Braunkohlenbriquettes sollen in öffentlicher Submission beschafft werden.

Bedarfs-Nachweisungen und Lieferungsbedingungen liegen im Materialienbüreau hierselbst, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Angebote, zu welchen das vorgeschriebene Formular zu benutzen ist, sind mit der Aufschrift:

Angebote auf Brennmaterialien bis zum Termin am
Freitag, den 16. Juli 1886,
Vormittags 11 Uhr,

verschlossen und portofrei an das obenbezeichnete Büreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 26. Juli d. J. ab. Die Bewerbungsbedingungen sind in No. 176 des Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsanzeigers vom 30. Juli 1885 veröffentlicht.

Magdeburg, den 6. Juli 1886. (1416)
Königliche Eisenbahndirektion.

No. 13. Jahrgang 1886. Berlin, am 10. Juli 1886.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 8. Juli Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. No.	Der Kolli						Lfde. No.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg		Station	Name der Bahn	
	Marke	No.								

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Kolli mit Buchstaben sign.:

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A H B C	106	1	Kiste	—	127	1	Straelen	Rechtsrh. Köln	
2	A L S	3149	1	„	—	77	2	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	
3	B	—	1	—	Ofenrohr (Knie)	4,5	3	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
4	B A	4	1	Kollo unverpackt	6 Pflugschaare	24	4	Gerdauen	K. E.-D. Bromberg	
5	B M	—	1	—	Verkuppelungsgewicht	3	5	Elberfeld D. Eil.	K. E.-D. Elberfeld	
6	B M K	10009	1	Fass	leer	27	6	Grimmenthal	K. E.-D. Erfurt	bez. Arnstadt-Neudietendf.
7	B S	13	1	Kiste	?	72	7	Dülken	Linksrh. Köln	
8	D	—	1	Kollo	Leder	62	8	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	bekl. Liège-Düsseldorf. Zollplomben-Aachen.
9	D. St. N. J	—	1	—	Nähmaschine	—	9	Bremen	K. E.-D. Hannover	
10	F E	28	1	—	Reisekorb mit Eisenstange und Vorlegeschloss	28	10	Leipzig B. A. E.	K. E.-D. Erfurt	
11	F O F	972	1	Fass	?	60	11	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
12	F W	77214	1	„	Wein	150	12	Aachen	„	
13	G F	1/2	2	Ballen	Flocken	50	13	Köln Ger.	„	
14	G K	2378	1	Pack	Papier	8	14	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
15	G L	—	1	„	Deckel	12	15	Venlo	Niederländ. Stsb.	
16	H F E	331	1	Kiste	?	—	16	Lyck	K. E.-D. Bromberg	
17	H H	1879	1	Korb	leere Flaschen	9	17	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	bekl. von Bochum nach Elberfeld.
18	H K	—	2	Fässer	leer	30	18	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
19	H M	101	1	—	Verschlag	29	19	Straelen	Rechtsrh. Köln	
20	H O S	167	1 1	Pack —	Kinderstühle Kindertisch	12	20	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
21	H R	2971	1	Korb	—	39	21	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	
22	J C	100	1	Kiste	—	39	22	Straelen	Rechtsrh. Köln	
23	J G H	4375	1	„	gefüllt	30	23	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Elberfeld-Schellenberg.
24	K	897	1	Ballen	Kaffee	13	24	Neuss	Linksrh. Köln	
25	M B	5267	2	—	Eisenplatten	230	25	Werl	K. E.-D. Elberfeld	
26	M D	7216	1	Kiste	—	26	26	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
27	M L	555	1	Koffer	?	?	27	Köln Eilg.	Linksrh. Köln	
28	O	—	1	Kollo	Eisenguss	37	28	Strassburg	Elsass-Lothring. S.	
29	P P	2147	1	Ballen	Leder	73	29	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
30	R M	518	1	„	—	25	30	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Elberfeld.
31	S	120	1	Stange	Breitstahl	—	31	Hagen	„	bekl. Friedrichroda.
32	S	714	1	„	Stahl	26,5	32	Osterode	K. E.-D. Hannover	
33	S B	2	1	Kistchen	Putzpomade und Putzpulver	10	33	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
34	S F	4577	1	Fass	leer	32	34	Aachen	Linksrh. Köln	
35	S K	799	1	—	eis. Blumenständer	14	35	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
36	S R C	4335	1	Kiste	Glas	131	36	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
37	St J L	4308	1	„	?	25	37	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
38	V A	510/512	3	Kolli	Messingringe	210	38	Aachen	Linksrh. Köln	bekl. St. Quentin-Quévy.
39	Z C	734	1	Ballen	Manufakturwaaren	18	39	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	

B. Kolli mit Adr. sign.:

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
40	C M Warschütz Nürnberg	—	1	Kollo	Velocipedes	40	40	Aachen	Linksrh. Köln	
41	F. Brune	649 2321	2	Bierfässer	leer	40	41	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
42	Oelbermann Essigfabrik Mülh. a/Rh.	—	1	Fass	leer	33	42	Sterkrade	Rechtsrh. Köln	
43	**Schürmann**	3282 1000 60045	3	**Tafeln**	**Eisenblech**	87	43	**Hagen**	**K. E.-D. Elberfeld**	

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					C. Kolli m. Figuren sign.:					
44	roth //	—	2	Bund	Flacheisen —	89	44	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
45	θ	2925	1	Fass	leer —	103	45	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
					D. Kolli ohne Signatur:					
46	—	—	1	—	Bindekette, 5,7 m lang	—	46	Langendreer	K. E.-D. Elberfeld	
47	—	—	1	—	Brett, 24′ lang —	—	47	Schirpitz	K. E.-D. Bromberg	auf d. Strecke gefunden.
48	—	—	3	—	kieferne Bretter —	—	48	Vietz	„	auf d. Strecke gefunden.
49	—	—	1	Sack	Cement —	66	49	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
50	—	—	1	—	blau u. grau gestr. Deckplan	—	50	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	auf der Viehrampe gefunden.
51	—	—	1	Ring	gezog. Eisendraht —	56	51	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
52	—	—	1	Rolle	Eisendraht —	22	52	Bouchout	Grand Central Belge	
53	—	—	2	Bund	Eisendraht —	102	53	Triberg	Badische Stsb.	
54	—	—	1	—	Eisenplatte —	—	54	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
55	—	—	1	Stab	Flacheisen —	29	55	Breslau (Freiburg. Bhf.)	Betriebsamt Breslau-Halbstadt des Dir.-Bez. Berlin	
56	—	—	2	Rollen	Flossseile —	124	56	Oberndorf-Schweinfurt	Bayerische Stsb.	
57	—	—	1	—	Gasrohr —	4,5	57	Osterode	K. E.-D. Hannover	
58	—	—	2	—	Hämmer —	13	58	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
59	—	—	1	Packet in Leinen	Holzschrauben —	16	59	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
60	—	—	1	—	Kette, 10 m lang —	—	60	St. Wendel	Linksrh. Köln	
61	—	—	4	Kübel	leer —	11	61	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
62	—	—	1	—	Lampenglocke —	—	62	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
63	—	—	1	—	Latirbaum —	7	63	Weilburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
64	—	—	1	Pack	? —	2,5	64	Romedenne	Grand Central Belge	
65	—	—	51	—	gusseis. Räder -	109	65	Stolberg	Linksrh. Köln	
66	—	—	2	—	schmiedeeis. Rösten	14,5	66	Strassburg	Elsass-Lothring.	
67	—	—	1	Stange	Rundstahl —	3,5	67	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
68	—	—	1	Pack	eis. Schaufeln —	17	68	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
69	—	—	1	„	Schiefertafeln —	—	69	Gheel	Grand Central Belge	
70	—	—	1	Bund	Stahl —	38	70	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
71	—	—	1	Bündchen	hölzerne Steifen —	1,5	71	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
72	—	—	1	Pack	Stöcke (8 Stück) —	1	72	Bad Kissingen	Bayerische Stsb.	
73	—	—	1	—	blau emaillirter Topfdeckel	0,5	73	Königszelt	Betriebsamt Breslau-Halbstadt des Dir.-Bez. Berlin	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B S	2137	1	Kiste	? —	9	1	Zdiretz	Oe. N.-W.-B.	seit 26/6.
2	C N	—	4	Ballen	leere Säcke —	85	2	Nimburg	„	„ 20/6.
3	F F S	20	2	Bund	Garn —	27	3	Reichenberg	S.-N.-D. V.-B.	„ 26/6.
4	F K C	2742	1	Kiste	4 Stck. leere Flaschen	9	4	Hlinsko	Oe. N.-W.-B.	„ 18/6.
5	G T K	1239	1	„	Möbel —	204	5	Tetschen-Laube	„	„ 22/6.
6	H S	98	1	Stück	Pferdehaut —	41	6	Stockerau	„	„ 26/6.
7	L	303	1	Ballen	Reis —	106,5	7	Deutschbrod	„	„ 19/6.
8	S	3879	1	Fass	? —	56	8	Reichenberg	S.-N.-D. V.-B.	„ 5/6.
9	W P	2035	1	Ballen	Säcke —	90	9	Holtsch-Jenikau	Oe. N.-W.-B.	„ 26/6.
10	W Z F	41	1	Fass	Kreide —	705	10	Hlinsko	„	„ 18/6.
11	—	12506 12688	2	Stück	Cottone —	28	11	Reichenberg	S.-N.-D. V.-B.	„ 23/6.
12	—	—	1	Bund	Bandeisen —	25	12	Königinhof	„	„ 2/6.
13	—	—	1	„	Blechrinnen —	9	13	Trautenau	Oe. N.-W.-B.	„ 27/6.
14	—	—	1	Stück	Brucheisen —	4	14	Startsch-Trebitsch	„	„ 28/6.
15	—	—	1	„	Deckelkorb, leer, alt	9	15	Leitmeritz	„	„ 15/6.
16	—	—	1	Sack	Hafer —	50	16	Stockerau	„	„ 17/6.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 54. **Zeitung des Vereins** 1886.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 14. Juli 1886.

Der II. Internationale Binnenschifffahrts-Kongress in Wien.

Bekanntlich wurde im vorigen Jahre zu Brüssel der I. Internationale Binnenschifffahrts-Kongress abgehalten, dem in den Tagen vom 15/19. Juni der diesjährige folgte und zwar, der ergangenen Einladung Wiens nachkommend, in den Mauern der alten Kaiserstadt an der Donau. An den Ufern des gewaltigsten Stromes Mitteleuropas gelegen, wäre wohl kaum eine Stadt geeigneter gewesen für die Abhaltung einer Versammlung von Wasserbau-Fachmännern und Schifffahrtsinteressenten als das gastfreie Wien, das bei dieser Gelegenheit seinen alten Ruf wieder in glänzender Weise rechtfertigte.

Je mehr in neuerer Zeit die Verkehrsbeziehungen der Länder und Völker untereinander wachsen, desto nothwendiger wird es auch sein, die gegenseitigen Bedürfnisse kennen zu lernen und die Bedingungen festzusetzen, unter denen der Waarenaustausch in zweckentsprechendster Weise stattzufinden hat. Um so mehr wird dies der Fall sein müssen, als das alte Europa sich rüsten muss im Kampfe gegen die anderen, übermässig produktionskräftigen Erdtheile, wenn es nicht von seiner hergebrachten Führerrolle zurücktreten soll. Der Begriff der Volkswirthschaft wird sich erweitern und in gewisser Beziehung einer Europäischen Wirthschaft weichen, die, unbeschadet des eigenen Volkswohlergehens, zu fördern, nur eine segensreiche Aufgabe der Mitglieder internationaler Vereinigungen sein kann. Aus diesem Grunde ist es mit Freuden zu begrüssen, dass auch auf dem Gebiete der Wasserstrassen das Gefühl sich regt, in gemeinsamer Arbeit die Grundbedingungen festzulegen, unter denen die natürlichen Lebensadern der Länder, wie Kronprinz Rudolf in seiner Eröffnungsrede die Wasserstrassen zutreffend nannte, zu gedeihlicher Entwickelung geführt werden können.

Die Tagesordnung des Kongresses war bereits längere Zeit vorher festgestellt; für die einzelnen Fragen, im ganzen vier, waren Referenten ernannt, und konnten deren Berichte vor den Verhandlungen gedruckt vertheilt, ja zum Theil schon einige Zeit vorher an die Mitglieder versandt werden. Diese Einrichtung hatte nicht nur zur Folge, dass jeder sich mit Musse für die Verhandlungen vorbereiten konnte, sondern auch, dass die Referate ein weit umfangreicheres Material enthalten durften, als bei mündlichem Vortrag zu geben möglich gewesen wäre. Zusammen mit den später erscheinenden, stenographisch festgelegten Protokollen werden die dem Kongress erstatteten Referate eine werthvolle Erinnerung an die Wiener Verhandlungen bilden.

Wie bereits durch die politischen Zeitungen bekannt geworden ist, hatte der Kronprinz Rudolf von Oesterreich nicht nur das Protektorat des Kongresses übernommen, sondern eröffnete die Sitzungen desselben auch mit einer Rede, welche den lebhaften Antheil bekundete, den der Kronprinz an jedem Fortschritt und in diesem besonderen Falle auch an dem Ausbau und der Verkehrsentwickelung der Wasserstrassen nimmt. Bei dieser Gelegenheit lernten auch die Ausländer die Liebe und Verehrung begreifen, welche ganz Oesterreich-Ungarn seinem erhabenen Herrschersohne entgegenbringt, und theilten mit den unter manchen Beschwernissen leidenden Angehörigen des alten Kaiserreiches die Hoffnung auf eine segenbringende Zukunft.

Der Eröffnungsfeierlichkeit, welche in dem reichen und geschmackvollen Sitzungssaale des Niederösterreichischen Landtages stattfand, wohnten ausser dem Kronprinzen eine grössere Anzahl Botschafter und Gesandte, ferner die Minister, an ihrer Spitze der Ministerpräsident Graf Taafe, viele Marineoffiziere und Ministerialbeamte bei, so dass die Bedeutung des Kongresses auch äusserlich zur Geltung kam. Nach den Begrüssungsreden durch den Vorsitzenden der Organisationskommission, Landmarschall Grafen Kinsky, den zweiten Bürgermeister von Wien Steudel etc. wurden der Reichsrathsabgeordnete Dr. Russ zum Vorsitzenden, Graf Taafe, Graf Kinsky und der erste Bürgermeister von Wien Uhl zu Ehrenvor-

sitzenden gewählt. Zu Vizepräsidenten wurden 8 Angehörige der verschiedenen, hauptsächlich vertretenen Staaten ernannt. Von in Fachkreisen bekannteren Namen führt die gedruckte Theilnehmerliste u. a. folgende an:

Oesterreich-Ungarn: Hafenbaudirektor Bömches-Wien, früher in Triest; Generaldirektor v. Cassian und Oberinspektoren v. Malnay und Marchetti, sämmtlich von der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft in Wien; Baurath Fänner, Oberbauleiter der Donauregulirungs-Kommission; Baurath v. Goldschmidt-Wien; Stadtbaurath Berger-Wien; Professor Harlacher-Prag; Generaldirektor der Oesterreichischen Nordwest-Dampfschifffahrtsgesellschaft Libbertz-Dresden; Oberinspektor der Staatsbahnen Oelwein-Wien; Vorsitzender der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft de Serres; Eisenbahn-Centralinspektor a. D. Stummer von Traunfels; Sektionsrath Wallandt-Pest; Hofrath v. Wex-Wien und eine Reihe höherer Staatsbaubeamten.

Belgien: Bergwerksingenieur Gobert-Brüssel, welcher vor 2 Jahren in Bremen die erste Anregung zu den Binnenschifffahrts-Kongressen gab; de Raeve-Brüssel, Chefingenieur und Direktor der Brücken- und Strassenbauten, amtlicher Vertreter Belgiens.

Deutschland: Professor Schlichting-Charlottenburg; Reichstagsabgeordneter Brömel-Berlin; Baudirektor Honsell-Karlsruhe; Direktor der „Kette" Philippi-Dresden; Generalsekretär Dr. Rentzsch-Berlin; Regierungsrath v. Studnitz-Dresden; Wasserbaudirektor Schmidt-Dresden.

Frankreich: Generalinspektor Voisin-Bey, welcher lange Zeit unter Lesseps am Suezkanal eine leitende Stelle einnahm, nebst einer grösseren Anzahl Staats- und Privatingenieure.

Ausserdem waren noch Angehörige fast aller Europäischen Länder erschienen und ausser Oesterreich-Ungarn die Staaten Baden, Belgien, Frankreich, Hamburg, Italien, Norwegen, Russland, Sachsen, Schweden, Schweiz, Serbien und Venezuela amtlich vertreten.

Nach Schluss der ersten Plenarsitzung vertheilten die Mitglieder sich in die 4 Sektionen, welchen die 4 Punkte der Tagesordnung:

1. die wirthschaftliche Bedeutung der Binnenwasserstrassen;
2. die Normalabmessungen für Kanäle und kanalisirte Flüsse;
3. die Organisirung des Binnenschifffahrtsbetriebes;
4. die Nützlichkeit der Seekanäle

zur Vorberathung überwiesen wurden.

Es muss wegen des beschränkten Raumes genügen, ein allgemeines Bild der Verhandlungen, welche zunächst in den Sektionen, dann aber auch in den Gesammtsitzungen stattfanden, ohne Aufzählung der einzelnen Redner und die Grundzüge der gefassten Beschlüsse wiederzugeben.

Für die I. Sektion, welche sich mit dem wirthschaftlichen Werth der Binnenwasserstrassen zu beschäftigen hatte, waren Regierungs-Baumeister Sympher-Berlin*) und Dr. Alexander Peez-Wien, ein bekannter und bewährter Volkswirth, zu Referenten ernannt. Die Frage über die Zweckmässigkeit, noch jetzt, im Zeitalter der Eisenbahnen, Kanäle zu bauen, ist in Preussen erst vor kurzem zu einer gewissen Entscheidung gebracht und nicht zum mindesten durch das bestimmte Auftreten des Eisenbahnministers Maybach seitens der Volksvertretung dahin beantwortet, dass es in der That noch Fälle gibt, wo grosse und leistungsfähige Kanäle am Platze sind. Als erster Anfang zu den in Preussen bauwürdigen Linien wurden bekanntlich 71 Millionen Mark für den Dortmund-Emshäfen- und den Oder-Spree-Kanal bewilligt. So wenig es daher angezeigt sein würde, hier eingehender auf die Berechtigungsfrage zurückzukommen, so wenig überflüssig war die Behandlung derselben auf dem Binnenschifffahrts-Kongresse in Wien. Ist doch gerade von Oesterreich aus in der Person des Generaldirektors v. Nördling den Wasserstrassen ein ebenso kenntnissreicher, wie gewandter Gegner entstanden, dessen wohl allzu scharfe Angriffe die Ueberzeugung von der Billigkeit des Schiffstransportes im Vergleich zu den Eisenbahn-Frachtkosten in Frage zu stellen drohten. Für die Wasserstrassenfreunde derjenigen Länder, in denen die grundsätzliche Entscheidung über die Zeitgemässheit der Kanäle noch nicht zu Gunsten der letzteren gefallen ist, musste daher der Ausspruch einer so angesehenen Versammlung von hoher Bedeutung sein, dass — so lautet der Beschluss des Kongresses in Uebereinstimmung mit dem Antrage der Referenten — „die wirthschaftliche Bedeutung der künstlichen Wasserstrassen, in erster Linie für den Waarenaustausch, eine so erhebliche ist, dass es sich empfiehlt, auch dort, wo Eisenbahnen bestehen, an geeigneten Orten künstliche Wasserstrassen in solchen Abmessungen und mit solchen Betriebseinrichtungen herzustellen, welche den Anforderungen des modernen Verkehrs entsprechen. Die übrigen Vortheile, insbesondere durch Ent- und Bewässerung ermöglichte Landesmeliorationen, werden die Anlage der Kanäle oft wesentlich unterstützen."

Ferner wurde ein Antrag des Regierungsraths v. Studnitz angenommen, dahingehend, „dass, um den wirthschaftlichen Werth der Wasserstrassen zur allgemeinen Anerkennung zu bringen, es dringend wünschenswerth sei, dass die Binnenschifffahrts-Statistik auf einen höheren Grad der Vollständigkeit und Zweckmässigkeit gebracht werde." Wie es bei der Eisenbahngüter-Statistik eins der Haupterfordernisse ist, die wirkliche Transportleistung in der Zahl der geförderten Tonnenkilometer zu bestimmen, so muss die gleiche Ermittlung auch für den Binnenschifffahrts-Verkehr, wenn auch nicht mit ganz gleicher Genauigkeit, möglich sein, zumal Frankreich und Belgien bereits mit gutem Beispiel in der gleichen Richtung vorangegangen sind.

In der II. Sektion, welche die Normalabmessungen der künstlichen Wasserstrassen behandelte, waren Professor Schlichting und Oberingenieur Holtz-Nancy Referenten. Der letztere vertrat die neueren Französischen Kanalmasse, welche u. a. für die Schleusen 38,50 m nutzbare Länge und 5,20 m Breite vorschreiben, so dass die Schiffe bei 2,00 m Wassertiefe in der Regel nur eine Tragfähigkeit von 250 t, äussersten Falls eine solche von 300 t besitzen. Holtz schlug nun vor, die Französischen Kanalabmessungen für sämmtliche Wasserstrassen links des Rheins als Minimalmasse zu bestimmen, welcher Herstellung einer künstlichen, wirthschaftlichen Rheingrenze die Anträge Schlichting's um so weniger geneigt waren, als nach der Deutschen Auffassung, die auch in dem Referate ausführlich begründet ist, nur grosse Kanäle noch bauwürdig erscheinen. Da Oesterreich-Ungarn, welches am ersten berufen ist, mit uns ein wirthschaftliches Ganze zu bilden, schon mit Rücksicht auf seine Donauschiffe ebenfalls nur grosse Kanäle gebrauchen kann und der Werth der letzteren auch allen anderen anschliessenden Ländern, welche nicht durch bereits bestehende Wasserstrassennetze geringerer Abmessungen gebunden sind, bald anschaulich werden wird, so wurden trotz des Widerspruchs der Französischen und Belgischen Mitglieder die Anträge des Professors Schlichting zum Beschluss erhoben. Dieselben gehen in der Hauptsache dahin, dass das Verhältniss des eingetauchten grössten Schiffsquerschnitts zum benutzten Kanalquerschnitte 1 : 4 betragen solle, dass die Kanalsohle in freien geraden Strecken auf 16,00 m Breite, die Wassertiefe auf 2,00 m und die lichte Höhe unter Brücken auf 4,50 m zu bemessen sei. Die Schleusen müssen wenigstens 57,50 m nutzbar lang und 7,00 m breit sein und sämmtliche Einrichtungen so getroffen werden, dass ohne Aenderung der Bauwerke eine spätere Vertiefung des Kanals auf 2,50 m stattfinden kann. Die so zu

*) Wir bemerken, dass Herr Sympher der Verfasser der bekannten Schriftstücke ist, welche kürzlich bei der Berathung der grossen Kanalvorlage im Preussischen Abgeordnetenhause (siehe No. 44, 45 und 48 d. Ztg.) eine ganz besondere Anerkennung gefunden haben. Die Red.

schaffenden Wasserstrassen vermögen Schiffe von 8000 Ctr. = 400 t Ladefähigkeit aufzunehmen. Für die Schleusen und sonstigen Bauwerke kanalisirter Flüsse sind mindestens die gleichen Abmessungen zu wählen. Bekanntlich genügen die Schleusen der meisten neueren Kanalentwürfe in Preussen obigen Bedingungen in reichlichem Masse (Dortmund-Emshäfen mit 67,00 m langen, 8,60 m breiten Schleusen), während die Abmessungen des Oder-Spreekanals wegen der kleineren Oderschiffe etwas geringer gehalten sind und mit 55,00 m langen und 8,60 m breiten Schleusen etwa den obigen internationalen Minimalmassen entsprechen.

Die III. Sektion beschäftigte sich mit der Organisirung des Betriebes und hatte zu Referenten den Regierungsrath Schromm-Wien und den Oberinspektor der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft Marchetti-Wien. Sobald der Bau eines Kanals entschieden, gewinnt der zukünftige Betrieb auf demselben das hauptsächlichste Interesse. Auf diese Weise hatten die Berathungen der III. Sektion für die Deutschen Theilnehmer des Kongresses besondere Anziehungskraft, und da auch die Mehrzahl der bei der Binnenschifffahrt unmittelbar thätigen Direktoren und Beamten der grossen Dampfschifffahrts-Gesellschaften und die sonstigen Schiffseigner sich dieser Abtheilung angeschlossen hatten, so kamen die praktischen Bedürfnisse des Wasserstrassen-Verkehrs zum geeignetsten Ausdruck. Aus den in der vorletzten Gesammtsitzung gehaltenen umfangreichen Beschlüssen mag das Folgende hervorgehoben werden:

„Eine einheitliche Organisation des Schleppdienstes auf Schifffahrtskanälen durch den Staat oder durch Privatunternehmer ist zu wünschen. Diese Einrichtung darf weder durch den freien Einzelbetrieb gestört werden, noch darf sich daraus ein Monopol entwickeln, welches das freie Schiffergewerbe unmöglich macht. Auf Flüssen ist möglichste Freiheit auch bezüglich des Schleppverkehrs und der Schlepplöhne zu gewährleisten, dagegen den Einzelschiffern eine Vereinigung zwecks geordneterer Güterannahme und Vertheilung auf die Verbandsfahrzeuge anzuempfehlen.“

Der Kongress legte einen grossen Werth darauf, dass gegenüber den monopolistisch betriebenen Eisenbahnen in den Wasserstrassen ein freier, jedermann zugänglicher Verkehrsweg erhalten bleibe, wobei es indess nach manchen Erfahrungen zweifelhaft ist, ob nicht zuweilen doch eine Art Monopol dem wilden Schifffahrtsbetriebe mit seinen alten, überlebten Einrichtungen und seinen oft unzureichenden Geldmitteln vorzuziehen sei. Jedenfalls sollte man eine staatliche Betriebsverwaltung als ultima ratio nicht unter allen Umständen ausschliessen.

Ferner erklärte der Kongress auf Antrag der Referenten bezw. der III. Sektion:

„Eine rasche Entwickelung des Lagerhauswesens ist höchst wichtig für den Aufschwung und das Gedeihen der Binnenschifffahrt. Silos, Lagerhäuser und Umschlagsplätze sind dringende Bedürfnisse. Der Getreidehandel und mit ihm die Binnenschifffahrt sind durch eine allgemeine Klassifikation des Getreides zu heben.“

Zur Erläuterung mag hierbei dienen, dass man bereits in Amerika alles Getreide nach verschiedenen (für Weizen z. B. 10) Sorten klassifizirt; dass die Waare bei der Einlagerung in einem Silo oder Speicher abgeschätzt wird und eine der Klassennummern erhält, worauf sie ohne Probe überall gehandelt, gegen gleiche Sorte in anderem Orte ausgetauscht und in Zahlungsstatt angenommen werden kann. Durch diese Vereinfachung des Geschäfts ist es zum grossen Theil bedingt, dass der Amerikanische Getreidehandel dem Europäischen so bedeutende Konkurrenz macht.

Des weiteren wurde in den Beschlüssen auf die Nothwendigkeit zweckmässiger Winterhäfen hingewiesen und endlich „die gesetzliche Regelung der Rechtsverhältnisse der Binnenschifffahrt durch eine Ergänzung der in Kraft stehenden Handelsgesetzbücher dringend nöthig“ erachtet.

Für die IV. Sektion war der Ingenieur Gobert-Brüssel zum Referenten ernannt. Er beantragte einen Beschluss des Kongresses, dass Seekanäle dann nützlich seien, wenn ihnen bei 500 000 Frcs. kilometrischen Baukosten ein kilometrischer Verkehr von jährlich 1 000 000 t gesichert wäre. Ausgesprochenermassen sollte hiermit eine Entscheidung gefällt werden über die Zweckmässigkeit des von einer Partei ebenso befürworteten, wie von einer anderen bekämpften Seekanals nach Brüssel. Die Sektion, in welcher auch die zumeist den staatlichen und städtischen Behörden Belgiens und Brüssels angehörigen Gegner vertreten waren, mochte jedoch nicht als unberufener Dritter über eine innere Frage entscheiden und schlug dem Kongress deshalb einen andern Beschluss vor. Dieser griff aber einestheils in das Gebiet der anderen Sektionen über und bewegte sich andererseits so in Allgemeinheiten, dass die Verhandlungen in der Gesammtsitzung zu keinem Ergebniss führten und die Erledigung der Frage dem nächsten Kongress überwiesen wurde.

Herr de Sytenko-St. Petersburg machte nun noch eine Mittheilung von einem soeben in Angriff genommenen Kanal, der ein 5 000 km langes Sibirisches und Russisches Wasserstrassennetz mit einander in Verbindung setze. Einige hierauf bezügliche Denkmünzen wurden dem Protektor Kronprinzen Rudolf und einigen hervorragenden Mitgliedern des Kongresses überreicht. Nachdem man ferner beschlossen hatte, den nächsten Kongress nach zwei Jahren, also 1888, wieder einzuberufen, wurde die vom Kommerzienrath Passavant überbrachte Einladung der Stadt Frankfurt a/M., die folgende Versammlung dort abzuhalten, mit lebhaftem Beifall angenommen. Mit einer formvollendeten Rede des Präsidenten Dr. Russ und einem Hoch auf den letzteren, dessen umsichtige und gewandte Leitung die allgemeinste Anerkennung gefunden hatte, wurde der Kongress am 19. Juni in vorgerückter Abendstunde geschlossen.

Am Sonntag, den 20. Juni, wurde die 5 Tage währende Reise zum Eisernen Thor auf einem grossen Dampfer „Elisabeth“ der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft angetreten. Abgesehen von den stellenweise, namentlich am Eisernen Thor grossartigen Landschaftsbildern nahmen die beiden Stellen der Donau, welche der Schifffahrt die grössten Hindernisse in den Weg legen, die Verflachung zwischen Pressburg und Gönyö und die sieben Stromschnellen am Eisernen Thor, die Aufmerksamkeit der Reisetheilnehmer, deren Anzahl etwa 100 betrug, in Anspruch. Endlich hat Ungarn sich entschlossen, diese beiden Verkehrshemmnisse, welche die Donau bei niedrigem Wasserstande fast in drei Theile scheiden, zu beseitigen; bei dem erstgenannten sollen die Arbeiten in diesem Jahre bereits begonnen werden und für die Regulirung des Eisernen Thores — streng genommen heisst nur der unterste, gefährlichste Katarakt „Eisernes Thor“ — hat der ebenfalls mitreisende Sektionsrath Wallandt-Pest einen Entwurf aufgestellt, der auf genaue Aufnahmen und Wassermessungen gegründet ist und voraussichtlich nunmehr zur Ausführung gelangen soll. — Zu erwähnen ist noch, dass zwischen den Kongresssitzungen Zeit zu einem Ausfluge nach Linz und zu einer Fahrt von dort per Dampfer nach Wien gefunden wurde, wobei die Kongressmitglieder den früher gefährlichen und noch jetzt für die Bergfahrt sehr beschwerlichen Donaustrudel bei Grein kennen lernten. Auch der neue Donaudurchstich bei Wien und die oberhalb begonnenen Regulirungsbauten wurden eines Nachmittags in Augenschein genommen. Dass bei all diesen Gelegenheiten dem Kongress das freundlichste Entgegenkommen zu Theil wurde, dass die Städte Wien, Linz, Budapest und Belgrad sich durch feierlichen Empfang und weitgehende Gastfreundschaft überboten, dass die „Elisabeth“ sogar an der äussersten Grenze Ungarns, in Orsova, durch einen Ungarischen und einen Deutschen Gesangverein begrüsst wurden, mag nur erwähnt werden, um daran den Dank der auswärtigen Kongresstheilnehmer für die anregenden und schönen Tage gemeinsamer Arbeit und Freude anknüpfen zu können.

Aus dem Deutschen Reich.

Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Se. Majestät der König hat den bisherigen Ober-Regierungsrath Becher zum Geh. Regierungsrath und vortragenden Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt. Der Geh. Regierungsrath Göring, bisher vortragender Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, ist, unter Belassung des Charakters als Geh. Regierungsrath und des Ranges eines Raths III. Klasse, als Mitglied und Abtheilungsdirigent an die Königliche Eisenbahndirektion in Altona versetzt worden.

Der Personenverkehr auf der Berliner Stadt- und Ringbahn

war nach Angabe des „Centralblatt der Bauverwaltung" am 14. Juni d. J., dem zweiten Pfingstfeiertage, der stärkste seit dem Bestehen der Bahn. Es wurden auf den Stadt- und Ringbahnstationen einschliesslich Grunewald verkauft:

nach Vorortstationen	75 711	Fahrkarten
„ Stadt- und Ringbahnstationen	135 076	„
zusammen	210 787	Fahrkarten.

In dieser Zahl sind enthalten: 32 581 Fahrkarten nach den Bahnlinien in der Richtung Erkner, Lichtenberg, Spandau und Potsdam; 8 397 Karten nach den Sationen Johannisthal und Grünau der Görlitzer Bahn und 34 733 nach Station Grunewald. Die auf den erstgenannten Vorortstationen nach Stadt- und Ringbahnstationen verkauften Karten sind hier nicht mit einbegriffen. Der Verkehr nach den Stationen Grunewald sowie Johannisthal und Grünau muss seinem ganzen Wesen nach zum Stadt- und Ringbahnverkehr gerechnet werden. Ferner sei bemerkt, dass für die Stadt- und Ringbahn gegen 6 000 Abonnementsscheine in Benutzung sind. Nimmt man nun an, dass jeder Abonnent im Durchschnitt auch nur zweimal an diesem Tage die Stadt- und Ringbahn befahren hat, so würde der wirkliche Verkehr auf derselben zu 135 076 + 8 397 + 34 733 + 12 000 = 190 206 Personen zu schätzen sein. Zur Bewältigung dieses Verkehrs waren ausser den gewöhnlichen 280 Tageszügen noch 142 Zwischenzüge eingelegt worden.

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische) zu Köln ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Alsdorf nach Herzogenrath beauftragt worden.

Holsteinische Marschbahn.

Der Gesellschaft ist die Erlaubniss zur Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Itzehoe über Lägersdorf nach Horst ertheilt worden.

Deutsche Industrieausstellung in Berlin.

Das Projekt einer Deutschen Industrieausstellung in Berlin im Jahre 1888 muss, nachdem der Bundesrath in seiner Sitzung am 2. d. Mts. es abgelehnt hat einen Zuschuss von 3 Millionen Mark für diese Ausstellung in den nächsten Etat einzustellen, als gescheitert angesehen werden, da die Berliner Stadtverordneten nur unter der Bedingung einen Zuschuss von 2 Millionen Mark bewilligt hatten, dass ausser einem zu beschaffenden Garantiefonds von 3 Millionen Mark ein Zuschuss seitens des Reichs von gleicher Höhe bewilligt werde. Durch den vorangeführten Beschluss des Bundesrathes fällt somit auch die städtische Subvention weg, und da das Berliner Komitee beschlossen hat, im Falle der Ablehnung eines Zuschusses im Bundesrathe alle Vorarbeiten für das Ausstellungsunternehmen einzustellen, so ist demselben der Boden entzogen.

Nord-Ostseekanal.

Das Reich gedenkt den Nord-Ostseekanal selbst zu bauen und zu diesem Ende eine aus Technikern und Verwaltungsbeamten zusammengesetzte besondere Baubehörde zu errichten, welche den Namen „Kaiserliche Kanalkommission" führen soll. Neben den Erwägungen, dass die unmittelbare Leitung des Baues durch das Reich vor der ursprünglich beabsichtigten Uebertragung an Preussen wegen der mit dem letzteren Verfahren nothwendigen Weiterungen den Vorzug verdient, haben auch andere Rücksichten und insbesondere der Wunsch, für dies grosse nationale Unternehmen auch die nichtpreussischen Techniker nutzbar zu machen, diesen Vorschlag veranlasst.

Auflösung verstaatlichter Eisenbahngesellschaften.

Vom 1. Juli ab ist das Eigenthum der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft, der Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahngesellschaft und der Thüringischen Eisenbahngesellschaft in den Besitz des Staates übergegangen und ist damit die Auflösung der Gesellschaften erfolgt.

Direktionsbezirk Breslau.

Einschränkung des direkten Personenverkehrs der Haltestellen und Haltepunkte.

Mit dem 1. September d. J. werden im Lokalverkehr der Haltestellen und Haltepunkte des Direktionsbezirks Breslau die bestehenden Personen-Fahrpreise, Gepäck-Ueberfrachtsätze und Hunde-Billetpreise für diejenigen Verbindungen aufgehoben, in welchen während eines Jahres die Ausgabe von Billeten und direkte Gepäckabfertigung überhaupt nicht stattgefunden hat.

Eröffnung der Haltestelle Mokrz für den Personen- und Gepäckverkehr.

Die zwischen Wronke und Miala belegene Haltestelle Mokrz wird am 20. d. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Einzelne Züge werden nach Bedarf zum Aufnehmen und Absetzen von Reisenden anhalten. (Vergl. auch die entsprechende Bekanntmachung in dieser Nummer.)

Direktionsbezirk Magdeburg.

Abfertigungsbefugniss einiger Haltestellen.

Vom 1. August d. J. ab wird im Verkehr von und nach den diesseitigen Haltepunkten Bornum, Dettum, Gielde, Hedeper, Ildehausen, Watenstedt und Wendessen ausser der bereits bestehenden Frachtstückgut-Abfertigung die Abfertigung von Eilstückgütern stattfinden.

Mit demselben Tage wird die bisher bestandene Beschränkung, wonach Sendungen von der Haltestelle Neuekrug, sowie den Haltepunkten Hedwigsburg, Watenstedt und Wendessen nur in Frachtüberweisung, Sendungen nach den genannten Orten nur in Frankofracht — in beiden Richtungen ohne Nachnahmebelastung — angenommen werden, in Wegfall kommen.

Umschlagsverkehr am Hafenplatz in Berlin.

Vom 1. September d. J. ab wird die Drehbrücke über den Schifffahrtskanal am Potsdamer Bahnhofe in Berlin nicht mehr benutzt. Die Ueberführung von Wagenladungsgütern zwischen dem Potsdamer Bahnhofe und dem Hafenplatze am Schöneberger Ufer behufs Be- bezw. Entladung findet von diesem Zeitpunkte ab nur noch über den Anhalter resp. Dresdener Bahnhof gegen Erhebung der hierfür bestehenden tarifmässigen Frachten statt.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 5. d. Mts. ist die Strecke Mülhausen-Nord-Hafenbassin der Verbindungsbahn Lutterbach-Mülhausen (Hafenbassin) als ein dem öffentlichen Verkehr für Wagenladungsgüter dienendes Anschlussgleise der Station Mülhausen-Nord dem Betriebe übergeben worden.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Die am 28. v. Mts. in Braunschweig abgehaltene Generalversammlung genehmigte die Vertheilung der vorgeschlagenen Dividende von 5 pCt. auf die Stamm-Prioritätsaktien und 4 pCt. auf die Stammaktien (wie im Vorjahre) und wählte an Stelle der ausscheidenden Verwaltungsraths-Mitglieder Herren Geh. Finanzrath a. D. Gravenhorst und Justizrath Otto die Herren Kommerzienrath Salomon - Braunschweig und Bürgermeister Rittmeyer-Blankenburg zu Mitgliedern des Verwaltungsraths. Die Berathung und Beschlussfassung über Statutenänderungen wurde für eine eigens dazu einzuberufende ausserordentliche Generalversammlung ausgesetzt.

Eisenbahn Doberan-Heiligendamm.

Das Mecklenburgische „Regierungsblatt" veröffentlicht die Konzessionsurkunde für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Doberan nach Heiligendamm nebst den Konzessionsbedingungen. Die Konzession zum Bau und Betriebe der genannten Bahn ist dem Betriebspächter der Wismar-Rostocker Eisenbahn, Eisenbahn-Bauunternehmer F. Lenz in Stettin, ertheilt worden. Die Vollendung der Bahn, deren vollständige Ausrüstung und die Eröffnung des Betriebes derselben muss längstens innerhalb 3 Monate, von Aushändigung der Konzessionsurkunde (dieselbe ist vom 19. Juni datirt) an gerechnet, erfolgen. Der Unternehmer ist nur verpflichtet, Personen und Reisegepäck auf der Bahn zu befördern; es steht ihm jedoch frei, auch einen öffentlichen Güterverkehr auf der Bahn einzurichten. Die jährliche Betriebszeit bleibt dem Ermessen des Unternehmers überlassen. Während der Monate Juni, Juli, August und September (der Badesaison) ist jedoch die Einstellung des Betriebes nur mit Zustimmung des Ministeriums des Innern zulässig. Die Beförderung der Reisenden hat in 2 Wagenklassen zu geschehen. Die Dauer der Konzession ist auf 15 Jahre, von dem auf die Eröffnung des Betriebes folgenden 1. Januar an gerechnet, festgesetzt. Dieselbe hat nur für die Person des Unternehmers Gültigkeit und darf ohne Zustimmung des Ministeriums des Innern an Dritte nicht übertragen

werden. — Da die Bahn bereits fertiggestellt ist und in den nächsten Tagen dem Verkehre übergeben werden soll, so erklärt sich der obenerwähnte äusserst kurz bemessene Termin für die Vollendung, Ausrüstung und Eröffnung des Betriebes derselben.

Aus dem Jahresbericht der Handelskammer zu Breslau.

Dem Jahresbericht der Handelskammer zu Breslau entnehmen wir über das Projekt einer weiteren Verbindung zwischen Breslau und Warschau nachstehendes: Nachdem durch ein Russisches Gesetz der Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn die Konzession zur Eröffnung von Zweiglinien bis zur Preussischen und Oesterreichischen Grenze ertheilt worden ist, wurde aus den Kreisen des Breslauer Handelsstandes der dortigen Handelskammer die Frage unterbreitet, ob es sich nicht empfehlen würde, darauf hinzuwirken, dass eine Linie von einer Station der Bahn zwischen Rosenberg und Lublinitz oder von Lublinitz ausgehend nach der Warschau-Wiener Bahn (z. B. Czenstochau) und weiter nach der Bahn Iwangorod-Dombrowa abgezweigt würde, sowohl behufs besserer Verbindung der Stadt Breslau resp. Preussischer Handelsplätze mit Russland, wie auch zur Gewinnung einer Konkurrenzlinie nach Rumänien, zumal es ja auch im Interesse der Russischen Bahnen liegen dürfte, den Verkehr dorthin über ihre Linien zu ziehen. Die Verkehrskommission glaubte nach eingehender Prüfung der einschlägigen Verhältnisse die gegebene Anregung deshalb empfehlen zu sollen, als daraus Anlass zu nehmen sei, die Herstellung einer direkteren Verbindung zwischen Breslau und Warschau von neuem dringend zu empfehlen.

Im Kohlenbergbau des Ober-Bergamtsbezirks Breslau sank nach der von dem Königlichen Ober-Bergamt veröffentlichten Statistik für das Jahr 1885 in Niederschlesien der Preis pro Tonne um 2 pCt., der Absatz um 2,8 pCt. Die Förderung war um 3,3 pCt. geringer als im Jahre 1884, so dass gegen den Anfang des Jahres eine Veränderung der Haldenbestände um 1 148 t = 3 pCt. eingetreten ist. In Oberschlesien betrug der Preisrückgang pro Tonne 0,3 pCt., der Absatz hob sich um 3,9 pCt., die Förderung stellte sich um 4,1 pCt. höher, so dass am Schlusse des Jahres die Kohlenbestände sich um 68 665 t oder rund 54 pCt. vermehrt hatten. Für den ganzen Ober-Bergamtsbezirk ergibt sich eine Zunahme der Förderung und des Absatzes um 2,6 pCt., ein Preisrückgang um 0,9 pCt.

Beim Braunkohlenbergbau ergibt das Gesammtresultat des Jahres 1885 gegen das Jahr 1884 eine Zunahme der Förderung um 0,3 pCt. Der Absatz hingegen ist um 0,6 pCt., der Preis pro Tonne um 1,1 pCt. gesunken; die Haldenvorräthe haben sich gegen den Anfang des Jahres um 10 262 t oder rund 32 pCt. vermehrt.

Die Steinkohlenförderung betrug in den Regierungsbezirken Breslau, Liegnitz und Oppeln zusammen 15 785 786 t (gegen 15 387 783 t im Vorjahre), der Absatz 14 174 988 t (gegen 13 820 116 t in 1884), der Einnahmewerth der verkauften Kohlen 61 749 624 *M.* (gegen 60 857 700 *M.* in 1884) und der Durchschnittspreis pro Tonne 4,36 *M.* (gegen 4,40 *M.* in 1884). Am Ende des IV. Quartals verblieben noch an Kohlenbeständen 229 779 t (gegen 138 926 t am Anfang des I. Quartals 1884).

In der Erzproduktion wurden an Eisenerzen 838 738 t (gegen 875 908 t) im Werthe von 3 382 895 *M.* (gegen 3 659 424 *M.*), an Zinkerzen 554 297 t (gegen 515 357 t) im Werthe von 3 873 018 *M.* (gegen 3 850 009 *M.*), an Bleierzen 26 330 t (gegen 25 860 t) im Werthe von 3 049 463 *M.* (gegen 3 091 700 *M.*), an Arsenikerzen 1 487 t (gegen 1 196 t) im Werthe von 97 371 *M.* (gegen 79 428 *M.*) und an Schwefelerzen 6 549 t (gegen 5 833 t) im Werthe von 70 115 *M.* (gegen 64 579 *M.*) erzeugt.

Oberlausitzer Eisenbahn.

Nach dem Jahresbericht der Oberlausitzer Eisenbahn pro 1885 haben sich die Einnahmen aus dem Betriebe der Hauptbahn Kohlfurt-Falkenberg gegen das Vorjahr erheblich gesteigert; dieselben betrugen aus dem Personenverkehr 341 141 (gegen 337 656) *M.*, aus dem Güterverkehr 1 703 851 (gegen 1 272 641) *M.*, und aus sonstigen Quellen 17 032 (gegen 18 171) *M.*, in Summa 2 062 025 (gegen 1 628 468) *M.* Hiervon erhält die Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft als Gewinnantheil nach § 16 des Betriebsüberlassungs-Vertrages vom 21. Februar 1878 von dem 1 Million Mark übersteigenden Betrage $^4/_{10}$ und von dem Betrage über 2 Millionen Mark $^3/_{10}$, demnach in Summa 412 405 *M.* Die Einnahmen der Zweigbahn Ruhland-Lauchhammer haben sich gegen das Vorjahr um 1 199 *M.* verringert, es wurden aus dem Personenverkehr 2 942 (gegen 3 106) *M.* und aus dem Güterverkehr 20 476 (gegen 21 511) *M.*, in Summa 23 418 (gegen 24 617) *M.* vereinnahmt. Da die Einnahme auf der Zweigbahn die Summe von 24 000 *M.* nicht erreichte bezw. überschritt, so entfällt für die Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft aus diesem Betriebe pro 1885 kein Gewinn. Der Gesammt-Gewinnantheil bezifferte sich inkl. eines Betrages von 1 409 *M.* an vereinnahmten Zinsen und eines Uebertrages von 7 413 *M.* aus dem Vorjahre in Summa auf 421 227 *M.*

Die Gesammtausgaben, welche sich aus 1 192 *M.* an Restausgaben aus dem Vorjahre, 11 979 *M.* an Ausgaben des Rechnungsjahres und 7 200 *M.* an Kreis- und Kommunalabgaben zusammensetzen, betrugen 20 371 *M.* Ausserdem sind noch dem gesetzlichen Reservefonds 20 043 *M.* zuzuführen, so dass sich ein verbleibender Reingewinn von 380 873 *M.* ergibt. Derselbe wird zur Zahlung von $3^1/_3$ pCt. Dividende auf die Stamm-Prioritätsaktien mit 360 000 *M.*, zur Zahlung der Eisenbahnsteuer mit 9 230 *M.* und zur Zahlung einer 2 pCt. Tantieme an den Aufsichtsrath mit 7 200 *M.* verwendet. Der alsdann noch verbleibende Rest von 4 383 *M.* wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion hat die Zurechnung der am 5. d. Mts. eröffneten Reststrecke der den Elsass-Lothringischen Eisenbahnen gehörigen Verbindungsbahn Lutterbach-Mülhausen-Hafenbassin, nämlich der 3,467 km langen Strecke Mülhausen (Nord)-Hafenbassin zu den Vereins-Bahnstrecken ausgesprochen; dieselbe wird als ein dem öffentlichen Verkehr für Wagenladungsgüter dienendes Anschlussgleis der Station Mülhausen (Nord) behandelt.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3144 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den Kommissionsberichten zu No. V und XII der Tagesordnung der diesjährigen Generalversammlung (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 3184 vom 6. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 3217 vom 6. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss der Lieferfrist-Verlängerungen (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 3224 vom 6. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 8. und 9. d. Mts.).

No. 3244 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 3256 vom 8. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Begleitschreiben zu dem Protokoll d. d. Eisenach, den 30. Juni und 1. Juli d. Js. (abgesandt am 10. d. Mts. — nächste Sitzung am 19. Oktober d. Js. in Lindau).

Aus Bayern.

Bayerische Staatsbahnen: Personalien.

Von München wird uns geschrieben: Der Königliche Generaldirektor der Verkehrsanstalten A. von Hocheder ist wegen hohen Alters um seine Pensionirung eingekommen, zu dessen Nachfolger ist der Direktor der Bauabtheilung Schnorr von Carolsfeld ausersehen. Die letztere bleibt ihm unterstellt, da grössere Bauten zunächst nicht in Aussicht stehen, und es unterbleibt daher die Anstellung eines Baudirektors. Dieser Veränderung wird unmittelbar die Ernennung der Abtheilungsvorstände an der Generaldirektion der Verkehrsanstalten folgen, welche wieder Konsequenzen bezüglich weiterer Beförderungen haben wird. Damit ist der Vollzug des Organisationsplanes in Angriff genommen, wie er bereits ständischerseits gebilligt wurde.

Aus der Schweiz.

Schweizer Nordostbahn.

In der Generalversammlung vom 29. v. Mts. wurde nach Antrag der Revisionskommission einstimmig beschlossen: a) den Rechnungen für 1885 Genehmigung und den Gesellschaftsbehörden dafür Entlastung zu ertheilen. b) Die Geschäftsberichte der Direktion und des Verwaltungsrathes werden unter Verdankung abgenommen. Der Antrag des Verwaltungsrathes betreffend Verwendung des Reinertrages von 691 021 Frcs., wonach 660 000 Frcs. den Prioritätsaktien als 6 pCt. Jahresdividende pro 1885 zugetheilt und 31 021 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen werden sollen, ward ohne Widerspruch angenommen. Der Erklärung des Herrn Direktor Speiser, dass er, nachdem er wegen seiner Stellung bei der Schweizer Eisenbahnbank in den Verwaltungsrath gewählt worden und letztere sich nun aufgelöst habe, sein Mandat in die Hände der Generalversammlung zurücklege, ward keine Folge gegeben. Die ausscheidenden Mitglieder der Direktion, des Ver-

waltungsrathes und der Revisionskommission, sowie der Präsident des Verwaltungsrathes wurden sämmtlich auf eine neue Amtsdauer bestätigt.

Schweizer Westbahn.

Die in Lausanne abgehaltene Generalversammlung hat die Dividende der Prioritätsaktien auf 12,50 Frcs. festgesetzt und die Rechnung genehmigt. Als Verwaltungsräthe wurden wiedergewählt: Monnerat, Alt-Nationalrath Vessaz, Advokat Girod in Freiburg, Advokat Ruchet.

Vereinigte Schweizerbahnen.

Die äusserst zahlreich besuchte Generalversammlung (über 200 Aktionäre mit circa 3 500 Stimmen waren vertreten) genehmigte die Bilanz und setzte die Dividende auf 25 Frcs. für die Stammprioritäten und auf 10 Frcs. für die Stammaktien fest. Die ausscheidenden Revisoren und Verwaltungsräthe wurden wieder- und Herr Ingenieur Buergi neu in den Verwaltungsrath gewählt. Betreffs eines Antrags auf Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung zur Beschlussfassung über die Konversion der Obligationen und Stammprioritäten theilte der Präsident mit, dass der Verwaltung Anerbietungen behufs Konversion der 4 pCt. Prioritäten und der Prioritätsaktien zugekommen seien. Infolge dessen habe sie über die Frage der Zulässigkeit der Prioritätskonversion Gutachten Schweizerischer Rechtsgelehrten eingeholt. Ein Gutachten spreche sich gegen die anderen für dieselbe aus. Der Verwaltungsrath sei getheilter Ansicht, dagegen habe er einstimmig die Propositionen des Bankkonsortiums für nicht annehmbar erklärt. Der Verwaltungsrath habe inzwischen beschlossen, auf die Frage nicht einzugehen. Die Prioritätsaktien betreffend habe er keinen Anlass, in die Aenderung einzutreten, weil die Gesellschaft nicht berührt werde, ob nun der Ertrag an diese oder jene Kategorie von Bezugsberechtigten zur Vertheilung gelange. Eine grosse Dringlichkeit liege übrigens nicht vor; möge die Frage so oder anders gelöst werden, für die Aktionäre könne Zeitgewinn nur nützlich sein, weshalb auf alle Fälle von der Einberufung der Generalversammlung innerhalb 2 Monaten abzusehen sei. Der Antragsteller modifizirte darauf seinen Antrag dahin, dass die Generalversammlung nicht innerhalb 2, sondern 6 Monaten einzuberufen sei. Die Generalversammlung beschloss mit 1 799 gegen 1 426 Stimmen, dem Verwaltungsrath anheimzustellen, entweder eine ausserordentliche Generalversammlung einzuberufen oder den Gegenstand erst in der nächstjährigen ordentlichen Versammlung wieder zur Berathung zu bringen. Da der Verwaltungsrath die Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung vermeiden möchte, so erscheint die Angelegenheit durch diesen Beschluss auf 1 Jahr vertagt.

Von der Balkanhalbinsel.

T ü r k i s c h e B a h n e n. Bekanntlich hat die Türkische Regierung eine Untersuchung des Bauzustandes und des Betriebes der unter der Leitung der „Betriebsgesellschaft der Orientalischen Bahnen“ stehenden Schienenwege durch eine gemischte Kommission gewünscht, an welcher als Delegirte der genannten Gesellschaft die Herren Hofrath Ritter v. B i s c h o f f und Baudirektor T o m m e n aus Wien theilnahmen. Nach einer nahezu fünfwöchentlichen Abwesenheit, während welcher die Kommission das gesammte der Betriebsgesellschaft unterstehende Bahnnetz einer genauen Besichtigung unterzogen hat, sind die genannten Delegirten zurückgekehrt, nicht ohne auch die von der Ottomanbank unternommenen Bahnbauten und die Bulgarischen und Serbischen Anschlussbauten in Augenschein zu nehmen. Das Urtheil der Kommission ist ein überaus günstiges und wurde mit kleinen Ausnahmen der Bau- und Betriebszustand der Bahnen als ein guter befunden. Unter- und Oberbau sind durchaus solid aufgeführt, die Fahrbetriebsmittel in hinreichendem und gutem Zustande, die meisten früheren hölzernen Brücken bereits durch eiserne ersetzt.

S e r b i s c h e B a h n e n. Es liegt der Bericht vor, welchen der Verwaltungsrath der Gesellschaft für den Bau und Betrieb der Serbischen Bahnen in der jüngst in Paris abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung erstattet hat. Gegenwärtig befindet sich die Strecke von Belgrad bis Leskovac vollständig im Betrieb, während die Fortsetzung bis Vranja nahezu vollendet ist. Der Bericht theilt nun mit, dass über Vranja hinaus die Tracirungen und Kunstbauten bis zum Kilometer 362, das ist bis nahe an die Türkische Grenze, gediehen sind. Der Verwaltungsrath gibt hierbei der Ansicht Ausdruck, dass die Türkische Anschlussstrecke binnen kurzem in Angriff genommen werden wird, so dass die Verbindung mit den Türkischen Bahnen in der Richtung nach Salonichi endlich in naher Zukunft zu gewärtigen sei. Auf der Linie von Nisch nach Pirot zur Bulgarischen Grenze ist die Strecke Nisch-Bellapalanka (46 km) in Angriff genommen; man hofft, dass die Strecke mit Ende des Jahres 1886 fertiggestellt sein wird. Bezüglich der Fortsetzung bis zur Serbisch-Bulgarischen Grenze müssen noch vorher einige Varianten der Trace studirt werden. Was den Betrieb anbelangt, so erstreckt sich der Bericht auf die Zeit von 16 Monaten und ausschliesslich auf die Erträgnisse der Linie Belgrad-Nisch. Der Betrieb ergab einen Reingewinn von 94 031 Frcs.; derselbe wird vom Verwaltungsrathe als ein relativ günstiges Resultat bezeichnet, weil man die Schwierigkeiten in Betracht ziehen müsse, welche jede neue Bahn zu überwinden hat, und weil überdies zu erwägen sei, dass in die Betriebsperiode der Serbisch-Bulgarische Krieg fällt, während dessen die Linie fast ausschliesslich für Militärtransporte reservirt werden musste. Das finanzielle Ergebniss der am 31. Dezember abschliessenden Betriebsperiode stellt sich wie folgt: Aus dem Bau der Linie Belgrad-Nisch, aus dem Betriebe derselben, aus diversen Zinsen und diversen Einnahmen resultirt ein Gesammtgewinn von 1 084 283 Frcs. Hiervon gehen ab: allgemeine Auslagen und Provisionen im Gesammtbetrage von 414 681 Frcs., so dass ein Reingewinn von 669 602 Frcs. resultirt. Hiervon wurden 5 pCt. im Betrage von 33 840 Frcs. der Reserve zugeführt, so dass 636 121 Frcs. verbleiben. Mit Hinzurechnung des Vortrages von 260 824 Frcs. waren 896 946 Frcs. disponibel. Hiervon wurden 5 pCt. im Betrage von 42 105 Frcs. für Tantiemen verwendet, 800 000 Frcs., das ist 25 Frcs. pro Aktie (zahlbar vom 1. Juli) als Dividende zur Vertheilung an die Aktionäre bestimmt und 54 840 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Niederländisch-Indische Eisenbahn-gesellschaft.

Dem Geschäftsbericht dieser Gesellschaft pro 1885 ist folgendes zu entnehmen:

Den Zuckerfabrikanten in den Vorstenlanden, welche ihre ganze für die Ausfuhr bestimmte Produktion der Gesellschaft zur Beförderung nach Samarang übergaben, wurde als Entschädigung für die Transportkosten eine Restitution in Höhe von 95 000 fl. gewährt. Dieser bedeutende Betrag musste selbstverständlich nachtheilig auf die dem Staat in Abänderung der gewährten Vorschüsse zu zahlende Summe einwirken, sowie auf die verfügbaren Mittel zur Amortisirung von Obligationen der mit 3 pCt. verzinslichen Anleihe. — Für 1885 kann dann auch dem Staat nur eine Summe von 257 758 fl. zurückerstattet werden, gegen 453 578 fl. in 1884, während in 1886 zur Amortisirung der obenerwähnten 3 pCt. Obligationen nur über einen Betrag von 421 650 fl. zu verfügen ist, gegen 521 243 fl. in 1885. — Ungeachtet dieser ungünstigen Einwirkung auf die Schuldentilgung hat die Gesellschaft, mit Rücksicht auf den noch immer fortwährenden gedrückten Zustand der Zuckerindustrie, es für erforderlich erachtet, die für das Jahr 1885 gewährte Frachtermässigung auch für die Ernte von 1886 zu gewähren.

Auch auf der Linie Batavia-Buitenzorg waren die Ergebnisse wenig günstige; während die Ausgaben keine nennenswerthe Differenz mit dem Vorjahre ergeben, waren die Einnahmen bedeutend geringer. Die nachtheilige Differenz in 1885 beträgt aus dem Personenverkehr 26 000 fl., aus dem Frachtgüterverkehr 47 000 fl., überhaupt etwa 75 000 fl. — Trotz dieser ungünstigen Resultate konnte die Dividende auf $7^1/_2$ pCt. festgesetzt und eine Summe von 843 000 fl. zur Schuldentilgung verwendet werden, während der Betrag des Erneuerungsfonds für den Oberbau der Linie Samarang-Vorstenlanden sich um etwa 50 000 fl. erhöhte.

Bis ultimo Dezember 1885 ist im ganzen aus den Einnahmen zurückgezahlt:

a) für Amortisirung von Anleihen	4 595 240 fl.
b) für Zurückerstattung des von dem Staat gewährten Vorschusses . . . . — wodurch diese Schuld von 3 334 429 fl. bis auf 1 180 634 fl. reduzirt ist —	2 153 796 „
c) für Zuschüsse zu dem Reserve- und Erneuerungsfonds	2 263 319 „
Summa	9 012 355 fl.

Infolge der im Laufe des Jahres 1885 kreirten, mit 3 pCt. verzinslichen Anleihe konnten die mit $4^1/_2$ pCt. verzinslichen Anleihen konvertirt werden. Die Gesellschaft hat also jetzt nur eine einzige Anleihe zu ihren Lasten. Der Ablauf der Konvertirung aller früheren Anleihen kommt der Amortisirung der neuen Anleihe sehr zu Nutzen. — Infolge der zur Zeit von dem Minister der Kolonien ertheilten Ermächtigung kann die nach Amortisirung der $4^1/_2$ pCt. Anleihe von 1869 zur Verfügung kommende Annuität verwendet werden zur Amortisirung und Versinsung der zur Amortisirung dieser Anleihe emittirten Obligationen der neuen 3 pCt. Anleihe. — Der hierdurch für 1885 verfügbare Betrag von 37 125 fl. wird in den folgenden Jahren mit Vorbehalt der jedesmaligen Genehmigung der

Generalversammlung bis auf 246 772 fl. gebracht werden. Im Monat April 1885 wurden die Verträge, betreffend den direkten Verkehr zwischen der Linie Samarang-Vorstenlanden und den östlichen Staatsbahnlinien, abgeschlossen.

Das Aktienkapital der Gesellschaft betrug Ende 1885 für die Linie Samarang-Vorstenlanden 7 450 000 fl. und für die Linie Batavia-Buitenzorg 4 000 000 fl. Von den verschiedenen Anleihen waren emittirt 25 868 200 fl., konvertirt 13 179 360 fl., amortisirt 4 595 250 fl., in Cirkulation 8 093 600 fl.

Der Bestand der Reserve- und Erneuerungsfonds betrug 2 263 319 fl. Am Ende 1884 betrugen die von dem Staat gewährten, noch nicht zurückgezahlten Vorschüsse 1 438 389 fl. und am Schlusse des Jahres 1885 war dieser Betrag bis auf 1 180 634 fl. reduzirt.

Die Baurechnung betrug für die Linie Samarang-Vorstenlanden 19 013 142 fl. und für die Linie Batavia - Buitenzorg 3 701 252 fl.

Auf der 203 km langen Linie Samarang-Vorstenlanden betrugen die Einnahmen: aus dem Personen- und Gepäckverkehr 558 420 fl. (567 083 fl. in 1884); aus dem Güter- und Viehverkehr 2 206 448 (2 473 738) fl.; an Extraordinarien 95 718 (104 161) fl.; überhaupt 2 860 586 (3 144 982) fl., pro Jahrkilometer 14 091 (15 492) fl., pro Tagkilometer 38,60 (42,44) fl., pro Zugkilometer 5,01 (5,86) fl.

Die Ausgaben betrugen: Allgemeine Kosten 180 766 (185 933) fl., Bahndienst 410 326 (389 260) fl., Maschinendienst 393 784 (357 341) fl., Betriebsdienst 178 007 (177 470) fl., überhaupt 1 162 884 (1 110 004) fl., pro Jahrkilometer 5 728 (5 468) fl., pro Tagkilometer 15,69 (14,98) fl., pro Zugkilometer 2,04 (2,06) fl.

Der Reinertrag dieser Linie stellt sich somit auf 1 697 702 fl. Von dieser Summe wurden bestimmt: 114 423 fl. für den Erneuerungsfonds des Materials, 114 423 fl. für den Reservefonds, 114 423 fl. für den Erneuerungsfonds für den Oberbau, 85 000 fl. für den Amortisationsfonds, 1 022 756 fl. wurden dem Staat zugewiesen und 246 676 fl. auf das Gewinn- und Verlustkonto gesetzt.

Durch die Eröffnung der Staatsbahnlinie Batavia-Tandjong-Priok vom 2. November 1885 ist der direkte Verkehr der Preanger Regentschappen mit dem Hafen von Tandjong-Priok über die Linie Batavia - Buitenzorg zu Stande gekommen. Im allgemeinen waren bis jetzt die Resultate dieses direkten Verkehrs nicht so günstig für die Gesellschaft, als sie glaubte erwarten zu dürfen. Während doch dieser Verkehr mehrere Ausgaben für Vermehrung der Anzahl Züge und des Fahrmaterials erforderte, hat sich sowohl der Personenverkehr als die Einnahme aus dem Güterverkehr vermindert; dabei konnte von den Betriebsmitteln nicht ein so nützlicher Gebrauch gemacht werden wie früher; auch kommt noch dazu, dass der Zweigbahn nach dem „Kleinen Boom" durch die Eröffnung des neuen Hafens fast jeder Verkehr entzogen wurde.

Auf der Linie Batavia-Buitenzorg (58 km) wurden vereinnahmt: aus dem Personenverkehr in 1885 327 146 (352 095) fl., aus dem Güter- und Viehverkehr 314 348 (362 024) fl., an Extraordinarien 35 075 (37 443) fl., überhaupt 676 570 (751 562) fl., pro Jahrkilometer 11 665 (12 958) fl., pro Tagkilometer 31,95 (35,50) fl., pro Zugkilometer 2,79 (3,19) fl.

Es wurden verausgabt: Allgemeine Kosten 69 478 (70 287) fl., Bahndienst 70 678 (72 728) fl., Maschinendienst 109 101 (104 863) fl., Betriebsdienst 73 987 (73 619) fl., überhaupt 323 244 (321 497) fl., pro Jahrkilometer 5 573 (5 543) fl., pro Tagkilometer 15,27 (15,18) fl., pro Zugkilometer 1,33 (1,36) fl.

Der Reinertrag betrug demnach 353 326 fl. Von dieser Summe wurden 67 657 fl. auf den Reservefonds und 285 669 fl. auf das Gewinn- und Verlustkonto überwiesen.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: auf der Linie Samarang-Vorstenlanden 26 Lokomotiven, 56 Personen-, 14 Gepäck-, 10 Vieh- und 377 Lastwagen; auf der Linie Batavia-Buitenzorg: 12 Lokomotiven, 41 Personen-, 8 Gepäck-, 5 Vieh- und 73 Lastwagen.

Amerikanische Korrespondenz.

Hohe Erträge.

In einer ausnahmsweise günstigen Lage befindet sich die in Newhampshire belegene Concordbahn, welche 123 Miles theils eigene, theils fremde Bahnstrecken in Betrieb hat und der ausserdem noch eine Strecke von 20 Miles und die Hälfte einer anderen Bahn von 29 Miles gehören. Dieselbe hat im Betriebsjahre 1885/86 gehabt:

Einnahmen im Betrage von . . .	1 071 963 D.
Betriebsausgaben im Betrage von .	619 390 „
also eine Reineinnahme von . . .	452 573 D.

(= + 11,4 pCt. gegen das Vorjahr).

Auf das Aktienkapital von 1 500 000 D. wurden, wie schon in mehreren vorangegangenen Jahren, 10 pCt. Dividende vertheilt, da ein höherer Satz statutenmässig nicht zulässig ist, und 152 000 D. wurden zu Verbesserungen des Besitzthums verwendet.

Französischer Besuch.

Die bedeutendsten Französischen Eisenbahnen haben einige höhere Beamte beauftragt, sich gemeinsam nach Nordamerika zu begeben, um die Organisation, den Bau und Betrieb der hervorragendsten dortigen Eisenbahnen zu studiren. Die gemeinsame Kommission, welche besteht: aus den Herren Barabant und Siegler von der Ostbahn, Sauvage und Fonbonne von der Nordbahn, Visinet und Gasc von der Westbahn, und Baudry und Roederer von der Paris-, Lyon- und Méditerranéebahn ist am 31. Mai in dem neuen Dampfer „La Champagne" in Newyork eingetroffen. Die Newyork Central- und Hudson River-Eisenbahngesellschaft hat der Kommission in Newyork einen Extrazug zur Disposition gestellt, um dieselbe zu befähigen, alle Punkte von Interesse auf ihren Linien zu besichtigen.

Weiter westlich als bis Chicago gedenken die Französischen Herren nicht zu reisen.

Auffliegen einer Pulversendung.

In der Nacht vom 23. zum 24. Mai ging von der Station Chattanooga nach der benachbarten Kohlengrube eine Lokomotive nebst 2 Wagen, enthaltend 100 Fässchen Pulver, ab. Als die Lokomotive in voller Fahrt war, zerbrach eins der Fässer und der Inhalt wurde dadurch in den Wagen verschüttet. Im nächsten Augenblicke flog von der Lokomotive ein Funke in das (demnach also im offenen Wagen unbedeckt beförderte!) Pulver und es explodirte zunächst das lose umherliegende Pulver, dadurch aber auch die gesammte Sendung. Die Wirkung war eine schreckliche. Lokomotive und Wagen wurden vollständig zerstückelt und Theile davon auf weite Entfernung weggeschleudert. Die beim Zuge thätig gewesenen 3 Menschen fand man zerstümmelt als Leichen etwa 50 Fuss weit ab und drei andere in der Nähe Verweilende, darunter die beiden Adressaten der Sendung, erlitten tödtliche Beschädigungen.

Schliessen der Güterwagenthüren.

Die Eriebahn hat angeordnet, dass alle Thüren leer laufender Güter- und Viehwagen bei der Beförderung geschlossen gehalten werden sollen, nachdem sie eine Entschädigung von 25 000 D. hat zahlen müssen, weil die Thür eines Güterwagens bei einer Begegnung eines Güterzuges mit einem Personenzuge in einen Schlafwagen fiel und einen der Insassen des letzteren beschädigte.

Personenverkehr mit der Pacificküste.

Der 10. Mai ist der Jahrestag der Vollendung der ersten Durchgangsbahn zwischen Californien und Newyork, denn an diesem Tage des Jahres 1869 fuhr der erste Durchgangszug von Sacramento nach Newyork ab; die Verbindung zwischen Sacramento nach San Francisco wurde erst später fertig. Einzelne der Pioniere hatten 6 Monate gebraucht, um mit Segelschiff von Newyork um das Cap Horn herum nach Californien zu gelangen; nach der Vollendung der Panamabahn war die Reise in 30, selbst in 25 Tagen zu machen; durch die direkte Eisenbahnverbindung wurde dann aber die Reisedauer auf anfänglich 8, nachher 7 Tage, in neuerer Zeit auf 6 Tage ermässigt. Extrazüge haben sogar in einzelnen Fällen nur 4 Tage gebraucht.

Es ist leicht einzusehen, von wie grosser Wichtigkeit diese Verkehrserleichterung für die Entwickelung des Landes, besonders Californiens, geworden ist. Seit jenem Eröffnungstage bis zum Schluss des Verwaltungsjahres 1885/86 sind 838 500 Durchgangspassagiere nach Californien und 516 500 von dort zurück befördert; die Gesammtzahl des letzten Jahres von 120 000 Passagieren war, dank des infolge des Eisenbahnkrieges in den Monaten März und April d. J. zeitweise bis auf 25 Doll. heruntergegangenen direkten Fahrpreises, die höchste bis jetzt in einem Jahre vorgekommene; doch war die Zahl der hingefahrenen Passagiere in den Jahren 1875 und 1883 noch grösser als im Jahre 1885/86.

Canada Pacificbahn.

Die Gesellschaft hat die Verträge abgeschlossen zur Herstellung der Fortsetzung ihrer Ontario- und Quebecstrasse von dem gegenwärtigen Endpunkt bei Smith's Falls bis Montreal. Diese neue, 126 Miles lange Strecke wird die Verbindung zwischen Montreal und Toronto beträchtlich abkürzen und der Canadischen Pacificbahn einen direkten östlichen Ausgangspunkt verschaffen. („Railr. Gaz.")

Schlafwagen der Canadischen Pacificbahn.

Die für den Durchgangsdienst dieser Bahn bestimmten Schlafwagen, von denen der zuerst fertig gewordene jetzt in Montreal angekommen ist, werden voraussichtlich grossen Beifall beim Publikum finden durch ihre vortrefflichen Einrichtungen.

Als die wichtigste derselben ist anzusehen das Badezimmer an einem Ende der Wagen, dessen beliebige Benutzung während der Fahrt den Reisenden gegen einen Zu-

schlag von 50 Cts. (= ca. 2 M.) gestattet sein wird. An Stelle der bisher üblichen Tagessitzplätze bestehen die 4 Mittelplätze aus bequemen Sophas (lounges), welche während der Nacht zu Betten umgewandelt werden. Das Centrum der Wagen ist daher eine Art kleiner Halle, welche zugleich zum Spaziergang benutzbar ist. Die Kopflagen der übrigen Sitze sind erhöht und so geordnet, dass sie die grösstmöglichste Bequemlichkeit bieten.

An dem einen Ende des Wagens befindet sich das Rauchzimmer mit Sophas an Stelle gewöhnlicher Sitze und am andern Ende ein ausgezeichnet zierliches Gesellschaftszimmer (drawing room) mit dem üblichen Toilettebeiwerk. Alle Toilettetische sind von Parischem Marmor, geschmückt mit Bronze. Die Wagen sind, wie alle neuen Wagen dieser Bahn, äusserlich von solidem Mahagoniholz hergestellt, während im Innern des helleren Ansehens wegen Atlasholz (satinwood), ausgelegt mit Messing und Perlmutter, verwendet ist. Die besonders reichen Muster an der Decke und den oberen Lagerplätzen sind Japanischer Art; die Ventilatoren von farbigem Venetianischen Glas; schwere Gardinen behängen die Fenster, welche ebensowohl an den oberen wie auch an den unteren Schlafplätzen zu öffnen sind. Die Möbelüberzüge sind von seegrünem Plüsch, den Fussboden schmücken die feinsten Türkischen Teppiche. Die sehr grossen Fenster bieten vorzügliche Gelegenheit, während der Fahrt die Gegend zu betrachten und die in dem Rauchzimmer, welche bis beinahe zum Fussboden heruntergehen, sind wie regelmässige Beobachtungsfenster eingerichtet. Das Buffet wird in besonderen Wagen im Zuge mitgeführt werden, um die Bewohner vor dem unangenehmen Küchengeruch zu bewahren.

Auch sechs prächtige Speisewagen sind für die Bahn im Bau begriffen und werden nächstens fertig werden.

(Nach d. Toronto, Ont., „Railway Life“.)

Litteratur.

— st. — **Das Eisen; sein Vorkommen und seine Gewinnung.** Kurze gemeinfassliche Darstellung der Eisenerzeugung. Bearbeitet für das Verständniss eines grösseren Leserkreises, zum Gebrauche für Techniker, Metallarbeiter, Kaufleute, sowie an Gewerbe- und Industrieschulen von H. Kreusser, Ingenieur. Mit 4 Quarttafeln, enthaltend 40 Originalabbildungen. 8°. 113 S. Weimar 1886, Bernhard Friedrich Voigt.

Obgleich das Eisen in dem wirthschaftlichen Leben der Völker von einer hohen Bedeutung, ja für die Wohlfahrt und das Gedeihen derselben geradezu unentbehrlich ist, so gibt es doch auch unter den Gebildeten eine grosse Anzahl, denen die Natur dieses Metalles, seine Gewinnung und Verarbeitung völlig unbekannt sind. Die meisten nehmen das Vorhandene als Gegebenes an und haben keine Ahnung der unermesslichen Dienste, welche die Wissenschaft in dieser Sache der Menschheit geleistet hat. Daran ist wohl der Umstand schuld, dass über diesen Gegenstand meist nur grössere Bücher und Spezialwerke bestehen, welche der Laie nicht lesen kann oder mag.

Mit dem vorliegenden kleinen Buche will nun der Verfasser eine kurzgefasste und allgemein verständliche Abhandlung bieten, welche alles auf die bezügliche Materie wissenswerthe enthält.

Nach einer gedrängten Geschichte des Eisens werden Vorkommen, Aufsuchung, Gewinnung, Förderung und Aufbereitung der Eisenerze, sowie die hierzu nöthigen Hilfseinrichtungen behandelt. Das folgende Kapitel (III) befasst sich mit dem Roheisen und den zu dessen Herstellung erforderlichen Oefen und Brennmaterialien. Kapitel IV handelt vom Gusseisen, dessen verschiedenen Arten, der Formerei etc. Kapitel V behandelt das schmiedbare Eisen, wozu der Stahl gehört. Kapitel VI beschäftigt sich mit der Verarbeitung des schmiedbaren Eisens zu Handelswaaren, der Festigkeitsprüfung der Eisenerzeugnisse und der Werthsteigerung des Eisens durch dessen Verarbeitung. Kapitel VII gibt eine Uebersicht und tabellarische Zusammenstellung der Eisenerzeugung und Kohlenförderung auf der Erde. Das folgende Kapitel ist dem Schutze des Eisens gegen Rost gewidmet und wird namentlich das Barff-Bower'sche Inoxydationsverfahren der Erörterung unterzogen. Als Schlusskapitel ist ein Rückblick auf das Gesammtgebiet der Eisenerzeugung gegeben. Dem Verfasser ist es gelungen, seinen Stoff bei aller Kürze der Darstellung soweit erschöpfend und dabei so leicht fasslich zu behandeln, dass jeder, auch ohne irgend welche Vorkenntnisse, sich damit über das Eisen, dessen Erzeugung und die wichtigsten darauf bezüglichen Erfindungen vollkommen unterrichten kann. Das Büchlein, dessen Preis nur 2,50 M. beträgt, wird daher vielen unserer Leser willkommen sein.

Jahrbuch der Berliner Börse. Achter Jahrgang 1886/87. Ein Nachschlagebuch für Banquiers und Kapitalisten. Herausgegeben von der Redaktion des „Berliner Actionair“ J. Neumann, E. Freystadt. Berlin SW. Beuthstrasse 17. Preis in elegantem Einbande 10 M. Im Verlag der Königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn.

Das Werk, welches schon seit einer Reihe von Jahren sich als ein vorzügliches Nachschlagebuch in den Kreisen der Kapitalisten und Banquiers eingeführt hat, gibt in knapper, übersichtlichster Darstellung Auskunft über jedes an der Berliner Börse eingeführte Werthpapier. Die zahlreichen Wandlungen, welche sich im verflossenen Jahre in den finanziellen Verhältnissen der Staaten, insbesondere auch in betreff der Eisenbahnpapiere, vollzogen haben und (man denke nur an die Zinsreduktionen) auf den Kours der Papiere von so nachhaltigem Einfluss gewesen sind, legen gerade zu jetziger Zeit das Bedürfniss nahe, einen sichern Führer auf den vielverschlungenen Pfaden des Börsenverkehrs zu besitzen, namentlich wenn man für seine disponiblen Gelder eine solide und rentable Anlage sucht.

Als einen solchen Führer, welcher alle Vorgänge auf dem Geldmarkt bis zum Tag seines Erscheinens berücksichtigt und, wie alle Börsenblätter anerkennen, für den praktischen Gebrauch handlicher und zuverlässiger ist als alle anderen Börsenbücher, können wir das vorliegende Werk, welches auf Grund der neuesten Geschäftsberichte, Rechnungen, Abschlüsse etc. wieder vollständig umgearbeitet ist, ganz besonders empfehlen.

Das Jahrbuch dient übrigens nicht nur den Kapitalisten und Börsenmännern als vorzüglicher Führer, wir können dasselbe auch den Eisenbahnfachmännern wegen seiner Korrektheit, Uebersichtlichkeit und präcisen Form als ein treffliches Nachschlagebuch in betreff der Eisenbahnpapiere warm empfehlen.

Miszellen.

Revolver-Knallsignal.

Ein, dem Regierungs-Baumeister Scholkmann in Essen patentirtes, selbstthätig mechanisches, sogenanntes „Revolver-Knallsignal“ unterscheidet sich von sonstigen Knallsignalen zunächst grundsätzlich dadurch, dass bei ersterem das rollende Rad des ersten Fahrzeuges im Zuge nicht, wie bei letzteren gewöhnlich, direkt auf die Knallpatrone einwirkt, sondern beim Passiren des Apparates einen einfachen Schlagmechanismus in Bewegung setzt, dessen Kopf in kräftiger und gleichmässiger Weise die Zündstifte der in einem besonderen Behälter seitwärts der befahrenen Schienen schussfertig bereit stehenden Petarden trifft. Mit dieser Einrichtung wird, unter der Voraussetzung einer ordnungsmässigen Beschaffenheit der Petarden, eine grössere Zuverlässigkeit der Explosion beabsichtigt, während bei der unmittelbaren Einwirkung der Eisenbahnräder auf die Patrone selbst unter Umständen durch die dem Zuge vorausgehenden Erschütterungen des Schienengestänges ein Verschieben und Ausweichen der Knallkapsel herbeigeführt werden kann. Um die Sicherheit der beabsichtigten Wirkung zu erhöhen, befinden sich dem Kopfe des Schlaghammers gegenüber jedesmal die Zündstifte zweier Petarden; jeder Zündstift ist ausserdem innerhalb der einzelnen mit Pulver gefüllten Petarden in zwei mit besonderer Zündpille versehene Arme getheilt. Bei dem Herunterdrücken des Schlaghammers zur Herbeiführung der Explosion werden daher vier Zündpillen in Anspruch genommen, deren gleichzeitiges Versagen bei einer einigermassen sorgfältigen Herstellung der Patronen nicht sehr wahrscheinlich ist.

Die Anordnung des Explosionskörpers zur Seite des Gestänges in einem besonderen, in mässiger Höhe über Schienenoberkante angebrachten Behälter bezweckt, gegenüber der Befestigung der Knallpatrone an der Schiene, eine Verstärkung der Signalwirkung, und zwar nicht allein in akustischer Beziehung, sondern mehr noch durch das Hinzutreten einer kräftigen optischen Erscheinung, welche durch den plötzlich und stark aufzuckenden Feuerschein veranlasst wird.

Der Petardenbehälter ist in Verbindung mit einer Kettenscheibe, welche ihrerseits wieder mittelst Doppeldrahtzuges mit der Stelltrommel des zugehörigen Abschlusssignals gekuppelt ist, zu einem Revolversystem ausgebildet, so dass das Knallsignal ohne erneutes Aussetzen von Patronen für eine Reihe sich folgender Züge, und zwar zwölfmal hinter einander, abgegeben werden kann. Derselbe Explosionskörper geht nur dann in die schussfertige Stellung wieder zurück, wenn die betreffende Patrone während der vorausgegangenen Haltstellung des Signals nicht verbraucht ist. Anderenfalls tritt bei der Wiederherstellung des Knallsignals eine neue geladene Kammer in Wirksamkeit.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 54 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 14. Juli 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Güterverkehr.

Ueberführung von Gütern zwischen dem Potsdamer Bahnhofe und dem Hafenplatz am Schöneberger Ufer in Berlin. Vom 1. September d. Js. ab wird die Drehbrücke über den Schifffahrtskanal am Potsdamer Bahnhofe in Berlin für den Güterverkehr nicht mehr benutzt. Die Ueberführung von Wagenladungsgütern zwischen dem Potsdamer Bahnhofe und dem Hafenplatz am Schöneberger Ufer behufs Be- bezw. Entladung findet vom obengenannten Tage ab nur noch über den Anhalt-Dresdener Bahnhof gegen Erhebung der hierfür bestehenden tarifmässigen Frachten statt, wodurch in einzelnen Fällen Frachterhöhungen eintreten.

Magdeburg, den 10. Juli 1886. (1417)
Königliche Eisenbahndirektion.

Viehverkehr zwischen Sternschanze einerseits und Stationen der Prignitzer Eisenbahn andererseits. Für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen im Verkehr zwischen Gr. Pankow, Pritzwalk, Heiligengrabe und Wittstock, Stationen der Prignitzer Eisenbahn einerseits und Sternschanze, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona andererseits treten mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. direkte Tarifsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Altona, den 10. Juli 1886. (1418)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Betrifft den Lokal-Gütertarif. Zum diesseitigen Lokal-Gütertarif vom 1. April 1886 ist der vom 15. Juli 1886 ab gültige Nachtrag I herausgegeben, welcher verschiedene Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften, sowie Frachtsätze für die Haltestelle Wierthe enthält.

Exemplare des Nachtrags sind in den Güterexpeditionen zu haben.

Hannover, den 10. Juli 1886. (1419)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ungarisch - Deutscher Vieh - Verkehr. Mit dem 1. d. M. sind für Borstenviehsendungen (sowie für Viehbegleiter) von Köbánya - Hizlalda und Köbánya (Oe. U. St. E. G.) nach Cottbus und Kattowitz direkte Frachtsätze in Kraft getreten.

Berlin, den 9. Juli 1886. (1420)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin - Thüringisch - Bayerischer Verband. Für die Beförderung von Holz der Specialtarife II und III zwischen Eisenstein, Station der Bayerischen Staatsbahn, und nördlichen Verbandsstationen treten mit sofortiger Gültigkeit ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen.

Erfurt, 9. Juli 1886. (1421)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. Juli d. Js. tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung **Oberschlesischer Steinkohlen** und **Kokes** nach Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn, der Mecklenburgischen Südbahn, der Güstrow-Plauer Eisenbahn und des Deutsch-Nordischen Lloyd für die Strecke Neu-Strelitz-Warnemünde in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 15. Januar 1886 nach Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn und Mecklenburgischen Südbahn aufgehoben wird. Der neue Tarif enthält theilweise ermässigte Frachtsätze für 10000 kg Sendungen sowie neue direkte Frachtsätze nach Stationen der Güstrow - Plauer Eisenbahn und des Deutsch-Nordischen Lloyd.

Die Stationen Waren und Kargow erscheinen in dem Tarif fortan nicht mehr als Stationen der Mecklenburgischen Südbahn, sondern als Stationen des Deutsch-Nordischen Lloyd.

Druckexemplare des neuen Tarifs sind bei unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 3. Juli 1886. (1422)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Für den **Westdeutschen** Verband werden zum 1. August cr. ein neues Heft 15, sowie Nachträge zu den Heften 6 und 14 des Gütertarifs herausgegeben. Es werden dadurch zahlreiche Frachtermässigungen eingeführt und Stationen in den direkten Verkehr neu einbezogen.

Hannover, den 7. Juli 1886. (1423)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Für **Steinsalz**transporte in Ladungen von 10 t pro Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen, kommen mit sofortiger Gültigkeit nachfolgende Frachten zur Einführung:

nach	von Heilbronn pro 100 kg	und Neckarsulm
Höchst a/M. r., Griesheim a/M.	0,38	0,37
Mainkur	0,35	0,34.

Mainz, den 8. Juli 1886. (1424)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Rheinisch- und Bergisch - Märkisch-Belgischer Steinkohlenverkehr. Die Station Oppuers der Belgischen Staatseisenbahn wird mit Gültigkeit vom 15. Juli d. Js. ab mit den für die Station St. Amandlez-Puers bestehenden Frachtsätzen für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets in die vorbezeichneten Verkehre aufgenommen.

Köln, den 8. Juli 1886. (1425)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung tritt auf den Badischen Bahnen folgende Bestimmung in Kraft:

„In frischem Zustande zur Aufgabe gelangende Sendungen von **Beeren** und **Obst** (mit Ausschluss von Südfrüchten, wie Feigen, Orangen, Citronen u. dgl.) in Körben werden bei Aufgabe mit weissen Frachtbriefen eilgutmässig zu den einfachen Frachtgutsätzen befördert, jedoch ohne Garantie für Einhaltung der Lieferfrist für Eilgut.

Für Sendungen mit rothen Frachtbriefen wird die Eilguttaxe erhoben.“

Karlsruhe, den 10. Juli 1886. (1426)
Generaldirektion

Kohlenverkehr Pfalz-Saarbrücken. Am 1. d. Mts. ist ein Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen und Kokes von den Pfälzischen Grubenstationen Bexbach, Homburg und St. Ingbert nach den diesseitigen Stationen der Strecke Bingerbrück - Neunkirchen - Saarbrücken-Trier und Seitenlinien (Kohlentarif No. 2) erschienen, durch welchen der Tarif No. 4 vom 1. März 1879 nebst Nachtrag I aufgehoben wird.

Der neue Tarif, welcher gratis verabfolgt wird, enthält mit geringen Ausnahmen ermässigte Frachtsätze. Die erhöhten Sätze erhalten erst Gültigkeit am 1. September d. J.

Köln, den 7. Juli 1886. (1427)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Mit Wirkung vom 1. September cr. treten die im **Mitteldeutschen Eisenbahnverbande** für den Verkehr zwischen den Stationen der Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn einerseits und unserer Station Mainz andererseits bestehenden direkten Frachtsätze ausser Kraft.

Mainz, den 6. Juli 1886. (1428)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Hessische Ludwigsbahn. Am 10. Juli cr. erscheint der V. Nachtrag zu unserm vom 10. April v. J. ab gültigen **Lokal-Gütertarif.**

Derselbe enthält Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 5 für Steine des Spezialtarifs III, sowie Ergänzung des Ausnahmetarifs No. 11 und ist von unserem Tarifbüreau zu erhalten.

Mainz, den 6. Juli 1886. (1429)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsverkehr. Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag VI zu Heft 1 und der Nachtrag IV zu Heft 2 des Verbandstarifs in Kraft. Durch diese Nachträge werden die Stationen Dresden-Friedrichstadt und Gera-Pforten in den Verkehr einbezogen. Die darin enthaltenen erhöhten Frachtsätze Swolenowes-Plagwitz-Lindenau in allen Klassen, Nussdorf-Plagwitz-L. in Sp.-T. I und Teplitz-Waldthor-Zeitz in Kl. C 2 treten erst am 15. September d. J. in Kraft. Die Nachträge sind durch die Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, den 8. Juli 1886. (1430)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. August d. J. tritt Nachtrag VI zum Verbandstarif in Kraft. Durch denselben werden die Stationen Gera, Leipzig (Th. B.), Plagwitz-L. und Zeitz des Eisenb.-Dir.-Bez. Erfurt, sowie die diesseitige Station Gera-Pforten in den Verband aufgenommen und ermässigte Frachtsätze für die diesseitigen Stationen Gera, Leipzig, Plagwitz-L. und Zeitz eingeführt. Der Nachtrag ist durch die Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, den 8. Juli 1886. (1431)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Stettin - Schlesisch/Märkisch - Sächsischer Verband. Am 10. Juli 1886 tritt der Nachtrag V zum Tarifheft No. 1 in Kraft, welcher, ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen, Entfernungsangaben für die in den Verband neu einbezogenen Stationen Bornitz, Gera-Pforten, Pöllwitz und Steina der Sächsischen Staatsbahnen, sowie Belencin, Kodersdorf, Oderberg-Bralitz, Schmottseifen, Tuchorze und Wollstein des Direktionsbezirks Berlin enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, den 7. Juli 1886. (1432)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Aachen - Jülicher Eisenbahn. Von heute ab wird im Lokalverkehr die Fracht für **Steinkohlen** und **Kokes** von Höngen nach Stolberg auf 7 ℳ. 50 ₰ pro Waggon von 10 000 kg ermässigt.

Aachen, den 10. Juli 1886. (1433)
Die Direktion.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Für lebende Thiere in Wagenladungen zwischen Dresden-Alt- und Neustadt und Görlitz einerseits und Amanweiler Grenze sowie Metz andererseits treten von jetzt ab ermässigte Frachtsätze in Kraft, auch kommen zwischen den erstgenannten Stationen und verschiedenen anderen Lothringisch-Luxemburgischen Stationen neue dergleichen Sätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ist durch die betheiligten Expeditionen zu erlangen.

Dresden, den 10. Juli 1886. (1434)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestruss. Verkehr via Woloczysk und via Radziwilow. Ausgabe eines Nachtrages III zu den Spezialtarifen. Mit 20. Juli a. St./1. August n. St. 1886 gelangt ein Nachtrag III zu den gemeinschaftlichen Spezialtarifen im Verkehre zwischen Stationen der Russischen Südwestbahnen einerseits und den Stationen Podwoloczyska und Brody andererseits zur Einführung. Derselbe enthält ausser einen neuen Spezialtarif 2 für Holz nach Podwoloczyska und Brody einen Spezialtarif 3a für Phosforit aller Art nach Podwoloczyska, einen neuen Spezialtarif 32 für Holz nach Russland, noch Ergänzungen und Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind beim Oekonomate in Wien und im kommerziellen Büreau bei der Betriebsdirektion in Lemberg zu beziehen.

Wien, am 8. Juli 1886. (1435)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Vierzehn Tage nach erfolgter Publikation im Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt bis Ende Juni 1887 werden unter den daselbst bekannt gegebenen Bedingungen und Modalitäten,

a) für Mehl und Mahlprodukte von Swarow nach Reichenberg transit, welche frachtbriefmässig für die Stationen Grottau, Weisskirchen, Kratzau und Machendorf bestimmt sind, ferner nach Stationen der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bis Weigsdorf und b) für gebrannten Kalk von Eisenbrod nach Stationen der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und nach Reichenberg transit ermässigte Frachtsätze berechnet.

Wien, am 8. Juli 1886. (1436)
Betriebsdirektion.

Oesterr. - Ungar. Eisenbahnverband. Am 1. August 1886 tritt der Nachtrag II zum Getreidetarif Theil III, Heft 2, d. d. 1. Januar 1885, in Kraft.

Durch diesen Nachtrag wird die Station Landskron in den Ausnahmetarif für Getreide und Mehl einbezogen und werden ermässigte Frachtsätze für diese Artikel im Verkehre mit den Stationen Segen Gottes und Tecic erstellt. (RM1437)

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Neue Haltestelle für den Personenverkehr. Am 20. d. M. wird die zwischen Wronke und Miala belegene Haltestelle Mokrz auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Es werden von da ab bis auf Weiteres die nachgenannten Züge in Mokrz zum Aufnehmen und Absetzen von Personen nach Bedarf anhalten.

Zug		Ankunft		Abfahrt	
Zug	1215	Ankunft	5.51	Abfahrt	5.52 Vm.
„	1212	„	7.58	„	7.59 „
„	1211	„	7.11	„	7.12 Nm.
„	1216	„	9.38	„	9.39 „

Breslau, den 8. Juli 1886. (1438)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Altona-Kieler Eisenbahn. Die diesjährige Ausloosung der Prioritätsobligationen I. und II. Emission der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft hat am 2. d. Mts. stattgefunden und sind in derselben folgende Nummern gezogen worden:

1. 4 pCt. Prioritätsobligationen I. Emission mit Zinskoupons No. 6 bis 20 und Talons (20. Ausloosung)

50 Stück à 150 Thlr. oder 450 ℳ.

No. 41 68 174 211 281 394 500 560 747 769 1135 1146 1250 1429 1550 1646 1775 1888 1998 2026 2159 2253 2614 2760 2837 2862 2964 2968 3112 3306 3441 3469 3585 3642 3764 3772 3932 3938 3955 4192 4228 4292 4383 4389 4430 4642 4707 4736 4917 4989.

25 Stück à 300 Thlr. oder 900 ℳ.

No. 5042 5052 5077 5145 5298 5372 5617 5899 6044 6116 6169 6458 6463 6912 6933 6969 7113 7171 7222 7227 7367 7380 7424 7449 7476.

10 Stück à 750 Thlr. oder 2 250 ℳ.

No. 7559 7626 7699 7923 8023 8044 8045 8076 8096 8116.

5 Stück à 1 500 Thlr. oder 4 500 ℳ.

No. 8574 8724 8748 8970 8983.

2. 4 pCt. konvertirte, früher 5 pCt. Prioritätsobligationen II. Emission mit Zinskoupons No. 3 bis 20 und Talons (16. Ausloosung).

I. Theil.

135 Stück à 100 Thlr. oder 300 ℳ.

No. 84 297 325 400 450 509 570 600 661 686 723 858 869 898 970 1002 1159 1191 1278 1293 1400 1402 1417 1487 1581 1601 1690 1729 1858 1878 2150 2465 2638 2780 2905 3126 3140 3313 3403 3420 3562 3625 3769 3856 3992 4093 4244 4365 4413 4492 4555 4684 4795 4826 4874 4886 5004 5019 5538 5599 5712 5840 5851 5868 5875 5878 5892 6334 6439 6585 6606 6876 7030 7057 7075 7221 7222 7232 7272 7476 7631 7803 7836 7858 7930 8195 8203 8262 8446 8455 8548 8649 8698 8814 8855 8926 8964 9071 9220 9319 9381 9459 9692 9735 9803 9852 9919 9972 9975 9994 10100 10148 10210 10371 10374 10384 10439 10493 10588 10606 10773 11051 11081 11163 11280 11352 11425 11432 11580 11645 11930 12114 12117 12171 12441.

27 Stück à 500 Thlr. oder 1 500 ℳ.

No. 12647 12930 12954 13015 13040 13084 13087 13196 13204 13274 13286 13354 13624 13657 13819 13861 14017 14247 14550 14569 14575 14653 14692 14785 14900 14927 14972.

II. Theil.

58 Stück à 100 Thlr. oder 300 ℳ.

No. 15037 15053 15321 15649 15807 15848 15889 15900 15902 15920 15986 15987 15988 16172 16227 16300 16409 16417 16511 16948 16992 17041 17090 17123 17140 17272 17280 17382 17446 17552 17579 17697 18013 18212 18345 18359 18374 18525 18529 18701 18743 18751 18770 18926 18927 18948 19000 19072 19133 19171 19252 19280 19291 19356 19419 19792 19889 19899.

10 Stück à 500 Thlr. oder 1 500 ℳ.

No. 20049 20086 20164 20223 20271 20527 20705 20717 20797 20916.

Eine Ausloosung von Altona-Kieler Prioritätsobligationen III. und IV. Emission hat mit Rücksicht auf die zum 2. Januar 1887 erfolgte Kündigung dieser Anleihen in diesem Jahre nicht stattgefunden.

Die Auszahlung der Kapitalbeträge der gezogenen vorbezeichneten Nummern mit Zinsen bis zum 31. Dezember d. J. erfolgt gegen Einlieferung der Obligationen mit den dazu gehörigen Zinskoupons und Talons vom 2. Januar 1887 an täglich, mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage, bei unserer Hauptkasse im hiesigen Bahnhofsgebäude und den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg, sowie bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse (Abtheilung für Werthpapiere) zu Berlin, Leipziger Platz 17a. Die ausgeloosten Prioritätsobligationen II. Emission können auch bei der Norddeutschen Bank in Hamburg eingelöst werden.

Von den in früheren Ausloosungen gezogenen Nummern der I., II., III und IV. Emission sind bisher folgende Prioritätsobligationen nicht eingelöst worden:

I. Emission

a) aus der 18. Ausloosung: No. 416 417 790 861 2102 2143 4527

b) aus der 19. Ausloosung: No. 22 1982 3739 4878 5059 5572 6468.

II. Emission I. Theil.

a) aus der 12. Ausloosung: No. 4025
b) „ „ 13. „ No. 2125
c) „ „ 15. „ No. 1294 3756 10071 14028.

II. Emission II. Theil.

a) aus der 8. Ausloosung: No. 19445
b) „ „ 10. „ No. 17654
c) „ „ 11. „ No. 19849
d) „ „ 13. „ No. 17250 17410
e) „ „ 15. „ No. 16514 18184.

III. Emission.

a) aus der 8. Ausloosung No. 3195 6319
b) „ „ 9. „ No. 5698.

Die vorstehend aufgeführten Nummern werden statutengemäss seit dem 31. Dezember desjenigen Jahres, in welchem die Ausloosung derselben stattgefunden hat, nicht mehr verzinst und verfallen 10 Jahre nach diesem Termin.

Ferner machen wir bekannt, dass die bis zum 23. Juni d. J. weiter eingelösten 87 Stück Altona-Kieler Prioritätsobligationen I. Emission, 287 Stück II. Emission, 83 Stück III. Emission und 36 Stück IV. Emission mit den dazu eingelieferten Zinskoupons und Talons, sowie der Zinskoupon No. 20 und der Talon zu der im Jahre 1883 ausgeloosten, im Jahre 1885 gerichtlich für kraftlos erklärten Obligationen No. 5842 der I. Emission verbrannt worden sind.

Altona, den 8. Juli 1886. (1439)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vermögens-Bilanz der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft.

A. am Ende des Jahres 1885.

Aktiva.

		ℳ	₰
1	Baukonto: Erwerbspreis der Braunschweigischen Eisenbahnen einschliesslich der Erweiterungen und Neubauten . . .	103 017 951	86
2	Forderung an den Preussischen Staat in Höhe des zur Verwendung für Bauzwecke übernommenen Bestandes der Braunschweigischen Gesellschaftsbaufonds	518 791	62
3	Rentenforderung der Aktionäre an den Preussischen Staat in Höhe der am 2. Januar 1886 fällig gewesenen Rente	540 000	—
		104 076 743	48

Passiva.

		ℳ	₰
1	Aktienkapital	36 000 000	—
2	Prioritätsobligationenkapital . . . . . . (Hiervon sind amortisirt 666 300 ℳ)	13 000 000	—
3	Werth der an die Herzoglich Braunschweigische Regierung zu entrichtenden Annuität, welcher nach der Bilanz für 1884 beträgt . . . . (Davon sind amortisirt 2 987 546 ℳ)	50 187 699	—
4	Verwendungen für Erweiterungen aus dem Reservefonds	4 229 044	48
5	Zuschuss der Stadt Einbeck zum Bau der Bahn Salzderhelden-Einbeck	120 000	—
6	Rente der Aktionäre $1^1/_2$ pCt. auf 36 000 000 ℳ	540 000	—
		104 076 743	48

B. am Ende des Monats März 1886.

Aktiva.

		ℳ	₰
1	Baukonto: Erwerbspreis der Braunschweigischen Eisenbahnen einschliesslich der Erweiterungen und Neubauten . . .	103 021 753	71
2	Forderung an den Preussischen Staat in Höhe des zur Verwendung für Bauzwecke übernommenen Bestandes der Braunschweigischen Gesellschaftsbaufonds	514 989	77
3	Rentenforderung der Aktionäre an den Preussischen Staat in Höhe des vierten Theils der am 2. Januar 1887 fällig werdenden Rente	135 000	—
		103 671 743	48

Passiva.

		ℳ	₰
1	Aktienkapital	36 000 000	—
2	Prioritätsobligationenkapital . . . . . . (Hiervon sind amortisirt 697 500 ℳ)	13 000 000	—
3	Werth der an die Herzoglich Braunschweigische Regierung zu entrichtenden Annuität, welcher nach der Bilanz für 1884 beträgt . . . . (Davon sind amortisirt 3 053 794 ℳ)	50 187 699	—
4	Verwendungen für Erweiterungen aus dem Reservefonds	4 229 044	48
5	Zuschuss der Stadt Einbeck zum Bau der Bahn Salzderhelden-Einbeck	120 000	—
6	Rente der Aktionäre ¼ von $1^1/_2$ pCt. auf 36 000 000 ℳ	135 000	—
		103 671 743	48

Magdeburg, den 18. Mai 1886. (1440)

Königliche Eisenbahndirektion als Vorstand der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Betr. Kündigung der nicht zum Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen angemeldeten Hamburg-Bergedorfer Prioritätsobligationen und Berlin-Hamburger Prioritätsobligationen II. Emission. Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Auf Grund der Ermächtigung im zweiten Absatze des § 5 des Gesetzes vom 17. Mai 1884 (Ges.-Samml. S. 129) und der Bestimmungen der betreffenden Privilegien etc. kündige ich hiermit:

1. die 4 prozentigen Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Prioritätsobligationen (zweiter Statut-Nachtrag vom 1. September 1855) und
2. die 4 prozentigen Berlin-Hamburger Eisenbahn-Prioritätsobligationen II. Emission (Privilegien vom 11. August 1848 und 17. März 1862),

soweit nicht deren Inhaber auf den durch meine Bekanntmachung vom 1. Mai d. Js. angebotenen Umtausch gegen $3^1/_2$ prozentige Staatsschuldverschreibungen eingegangen sind, oder in der weiter unten bewilligten Nachfrist noch darauf eingehen werden, zur baaren Rückzahlung am 2. Januar 1887.

Die Auszahlung des Nominalbetrages der gekündigten Obligationen, sowie der 4 prozentigen Stückzinsen für die Obligationen unter 1 auf die Zeit vom 1. September bis Ende Dezember 1886 erfolgt vom 2. Januar 1887 ab bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona gegen Ausantwortung der Obligationen selbst und der dazu gehörigen noch nicht fälligen Zinskoupons und der Talons.

Der Geldbetrag etwa fehlender Zinsscheine wird von dem Betrage der zu leistenden Zahlung gekürzt.

Die Verpflichtung zur Verzinsung der Obligationen erlischt mit dem 31. Dezember 1886.

Uebrigens will ich, da nach zahlreichen, mir zugegangenen Gesuchen, viele Besitzer von Prioritätsobligationen thatsächlich verhindert gewesen sind, dieselben zum Zwecke des demnächstigen Umtausches gegen $3^1/_2$ prozentige Schuldverschreibungen der konsolidirten Anleihe innerhalb der von mir bewilligten, mit dem 31. Mai d. Js. abgelaufenen Frist zur Abstempelung zu bringen, hierdurch für die Eingangs bezeichneten Prioritätsobligationen zu dem nämlichen Zwecke eine weitere letzte Frist bis zum 31. Juli d. Js. einschliesslich unter den in meiner Bekanntmachung vom 1. Mai d. Js. angegebenen Bedingungen bewilligen.

Der Finanzminister.
von Scholz.

Vorstehende Bekanntmachung des Herrn Finanzministers wird mit dem Bemerken veröffentlicht, dass die Erklärungen über die Annahme des Angebots des Umtausches gegen Schuldverschreibungen der $3^1/_2$ prozentigen konsolidirten Staatsanleihe bis einschliesslich den 31. Juli d. Js. bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona, oder bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg oder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Frankfurt a. M. schriftlich oder mündlich abgegeben werden können. Den bezüglichen Erklärungen ist ausser den Schuldverschreibungen (Obligationen) selbst ein Verzeichniss, welches Nummer und Nennwerth der letzteren enthält, für jede Gattung von Obligationen besonders, in doppelter Ausfertigung beizufügen. Das eine Exemplar wird, mit einer Empfangsbescheinigung versehen, dem Einsender sofort wieder ausgehändigt und ist von demselben bei einstweiliger Wiederausantwortung der von der Annahmestelle mit einem Vermerk zu versehenden Obligationen zurückzugeben.

Formulare zu den erwähnten Verzeichnissen können von den vorgenannten Kassen unentgeltlich bezogen werden.

Wegen Einreichung der Obligationen zum Umtausch gegen $3^1/_2$ prozentige Staats-Schuldverschreibungen wird später das Erforderliche veranlasst werden.

Altona, den 1. Juli 1886. (1441)

Königliche Eisenbahndirektion.

Betr. Kündigung der nicht zum Umtausch gegen Staats-Schuldverschreibungen angemeldeten Altona-Kieler bezw. Prioritätsobligationen III. u. IV. Emission. Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Auf Grund der Ermächtigung im dritten Absatze des § 5 des Gesetzes vom 17. Mai 1884 (Ges.-Samml. S. 129) und der Bestimmungen der betreffenden Privilegien kündige ich hiermit

1. die 4 prozentigen Prioritätsobligationen III. Emission der Altona-Kieler Eisenbahn (Privilegium vom 2. April 1872) und
2. die 4 prozentigen Prioritätsobligationen IV. Emission dieser Bahn (Privilegien vom 21. April 1876 und 26. November 1877),

soweit nicht deren Inhaber auf den durch meine Bekanntmachung vom 1. Mai d. Js. angebotenen Umtausch gegen $3^1/_2$ prozentige Staats-Schuldverschreibungen eingegangen sind, oder in der weiter unten bewilligten Nachfrist noch darauf eingehen werden, zur baaren Rückzahlung am 2. Januar 1887.

Die Auszahlung des Nominalbetrages der gekündigten Obligationen erfolgt vom 2. Januar 1887 ab bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona gegen Ausantwortung der Obligationen selbst und der dazu gehörigen noch nicht fälligen Zinskoupons und der Talons.

Der Geldbetrag etwa fehlender Zinsscheine wird von dem Betrage der zu leistenden Zahlung gekürzt.

Die Verpflichtung zur Verzinsung der Obligationen erlischt mit dem 31. Dezember 1886.

Uebrigens will ich, da nach zahlreichen, mir zugegangenen Gesuchen, viele Besitzer von Prioritätsobligationen thatsächlich verhindert gewesen sind, dieselben zum Zwecke des demnächstigen Umtausches gegen $3^1/_2$ prozentige Schuldverschreibungen der konsolidirten Anleihe innerhalb der von mir bewilligten, mit dem 31. Mai d. Js. abgelaufenen Frist zur Abstempelung zu bringen, hierdurch für die Eingangs bezeichneten Prioritätsobligationen zu dem nämlichen Zwecke eine weitere letzte Frist bis zum 31. Juli d. Js. einschliesslich unter den in meiner Bekanntmachung vom 1. Mai d. Js. angegebenen Bedingungen bewilligen.

Der Finanzminister.
von Scholz.

Vorstehende Bekanntmachung des Herrn Finanzministers wird mit dem Bemerken veröffentlicht, dass die Erklärungen über die Annahme des Angebotes des Umtausches gegen Schuldverschreibungen der $3^1/_2$ prozentigen konsolidirten Staatsanleihe bis einschliesslich den 31. Juli d. Js. bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona oder bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg, oder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Frankfurt a. M. schriftlich oder mündlich abgegeben werden können. Den bezüglichen Erklärungen ist ausser den Schuldverschreibungen (Obligationen) selbst ein Verzeichniss, welches Nummer und Nennwerth der letzteren enthält, für jede Gattung von Obligationen besonders, in doppelter Ausfertigung beizufügen. Das eine Exemplar wird, mit einer Empfangsbescheinigung versehen, dem Einsender sofort wieder ausgehändigt und ist von demselben bei einstweiliger Wiederausantwortung der von der Annahmestelle mit einem Vermerk zu versehenden Obligationen zurückzugeben.

Formulare zu den erwähnten Verzeichnissen können von den vorgenannten Kassen unentgeltlich bezogen werden.

Wegen Einreichung der Obligationen zum Umtausch gegen $3^1/_2$ prozentige Staats-Schuldverschreibungen wird später das Erforderliche veranlasst werden.

Altona, den 1. Juli 1886. (1442)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 160—170 Radreifen aus Martinstahl soll vergeben werden.

Angebote, welchen ein Exemplar der anerkannten Bedingungen beigefügt sein muss und in welchen die Lieferfrist anzugeben ist, sind versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen bis zum 21. Juli d. J. hier einzureichen. Bedingungen und Zeichnungen können gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ pro Exemplar durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 7. Juli 1886. (1443)
Grossherzogliche Direktion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Werkstätten zu Fulda, Limburg, Halle und Eschwege lagernden abgängigen Materialien beabsichtigen wir zu verkaufen.

Die für diesen Verkauf massgebenden Bedingungen können von unserem maschinentechnischen Büreau gegen portofreie Einsendung von 55 ₰ in baar oder Reichspostmarken bezogen werden und sind bezügliche Angebote mit der Aufschrift „Offerte auf Ankauf von abgängigen Werkstattsmaterialien“ an das genannte Büreau bis spätestens zum 26. d. Mts. Vormittags 10 Uhr einzusenden. (1444)

Frankfurt a/M., den 9. Juli 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Vakanzen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Berlin. Für den diesseitigen Bezirk wird ein mit Vorarbeiten neuer Eisenbahnlinien vertrauter Feldmesser zum sofortigen Antritt gesucht.

Qualifizirte Bewerber wollen sich unter Attestvorlage bei unterzeichnetem Betriebsamt sofort melden.

Breslau, den 10. Juli 1886. (1445)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
Breslau-Halbstadt.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

No. 55. 1886.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 28 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 17. Juli 1886.

Zur Sicherheit des Eisenbahnbetriebes.

Zu dem in No. 49 d. Ztg. unter der vorstehenden Ueberschrift veröffentlichten Artikel sind uns einige Aeusserungen aus dem Leserkreise zugegangen, denen wir die folgenden Angaben entnehmen.

1. Bei den Badischen Staatsbahnen wird der Fahrdienstbeamte auf solchen Stationen, auf welchen derselbe sich wegen der Länge der Züge oder wegen der Lage des Anfahrtgleises ohne Zeitverlust nicht persönlich vom Vorhandensein des Zugsschlusssignales und bei Kreuzungen und Ueberholungen von der richtigen Aufstellung des eingefahrenen Zuges überzeugen kann, durch Signale seitens des Wagenwärters bezw. des Zugmeisters hierüber verständigt.

Ist der das Zugsschlusssignal tragende Wagen eines Zuges innerhalb des Bahnhofabschlusstelegraphen zum Stillstand gelangt, so gibt der Wagenwärter bezw. der als solcher funktionirende Bedienstete sofort mittelst Mundpfeife das Signal — ◡ ◡ — (langer, kurzer, kurzer, langer Ton), welcher von den Bremsern der Reihe nach aufzunehmen und bis zum Zugmeister weiter zu geben ist. Bleibt beim Stillstand des Zuges ein Theil ausserhalb des Abschlusstelegraphen, so wird im allgemeinen kein Signal gegeben. Nur wenn eine Ueberholung durch einen direkt nachfolgenden Zug stattzufinden hat, hat der Wagenwärter in diesem Falle durch das Signal V a [1]) alsbald das Vorziehen des Zuges zu veranlassen. Das Ausbleiben des Signales — ◡ ◡ — sowie das Ertönen des Signales V a [1]) vom Schluss des Zuges her dient dem Fahrdienstbeamten zur Verständigung, dass die Bahn für einen nachfolgenden Zug noch nicht frei ist.

Hat eine Kreuzung oder eine Ueberholung stattzufinden, so haben sich der Wagenwärter und der Zugmeister sofort nach Stillstand des Zuges davon zu überzeugen, dass derselbe sich vollständig innerhalb der für das Kreuzungs- bezw. Ueberholungsgleis gültigen Markirpfähle befindet. Ist dieses bezüglich des Schlusswagens der Fall, so gibt der Wagenwärter sofort das Signal — ◡ — (langer, kurzer, langer Ton) mittelst Mundpfeife, welches von den Bremsern der Reihe nach bis zum Zugmeister weiterzugeben ist. Steht der Schlusswagen aber über dem Markirpfahl, so gibt der Wagenwärter das Signal V a [1]) „Vorziehen", welches ebenfalls von den Bremsern bis zum Zugmeister weiterzugeben ist.

Steht die Lokomotive über dem Markirpfahl, so hat bei Kreuzungen der Zugmeister sofort das Zurückdrücken des Zuges durch Abgabe des Signales V a [2]) „Zurückdrücken" zu veranlassen.

Bei Ueberholung hat der Zugmeister in diesem Falle zunächst den Fahrdienstbeamten sofort mündlich, oder wenn dies der Entfernung wegen nicht möglich, durch Abgabe des Signales V b [3]) „Halt" gegen denselben zu verständigen, dass die Durchfahrt des Zuges nicht statthaft ist.

Wagenwärter wie Zugmeister haben sich in allen Fällen, in welchen der Zug nicht vollständig innerhalb der Markirpfähle steht, bei Kreuzungen bezw. Ueberholungen bereit zu halten, einen etwa infolge Missverständnisses ein- bezw. ausgelassenen Zug mit den ihnen zu Gebot stehenden Signalmitteln rechtzeitig zu stellen. Ferner ist es in allen diesen Fällen Aufgabe des Zugmeisters, in möglichst schleuniger und sachgemässer Weise die richtige Zugaufstellung zu veranlassen, wobei er selbstverständlich in erster Reihe darauf bedacht sein wird, dass der kreuzende bezw. überholende Zug zunächst ohne An-

---

[1]) In der jetzigen Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands Signal V a 29.

[2]) In der jetzigen Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands Signal V a 30.

[3]) Desgl. Signal V a 31.

halt vor dem Abschlusstelegraphen in die Station einfahren kann.

2. Von einer anderen Seite wird der Ansicht Ausdruck gegeben, dass die gewünschte Erleichterung für das Personal herbeigeführt sein würde, sobald in der Signalordnung für die während der Tagesstunden verkehrenden Züge ein Schlusssignal aufgenommen würde, welches wie das Laternensignal an den in den Abendstunden verkehrenden Zügen von der Spitze des Zuges aus beobachtet werden könnte. —

Ob es möglich sein dürfte, ein derartiges, allen Anforderungen entsprechendes optisches Signal zu ermitteln, bei welchem nicht allein die voraussichtlich erforderliche bedeutende Grösse, sondern auch die Stelle, an welcher dasselbe anzubringen wäre, nicht zu unterschätzende Schwierigkeiten bereiten würde, möchten wir dahingestellt sein lassen.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Zollkrieg mit Rumänien.

Es vergeht kaum eine Woche, dass nicht von beiden Regierungen Erschwerungsmassregeln für den Import- und Durchzugverkehr aus Rumänien erlassen werden, welches Nachbarland natürlich es an Retorsionen nicht fehlen lässt. Von den vielen bezüglichen Anordnungen ist der Erlass des Handelsministeriums an die Generaldirektion der Staatsbahnen zu erwähnen, worin dasselbe auf die infolge des Zollkrieges eingetretene Hemmung des Holzexports aus der Bukowina nach und durch Rumänien, sowie auf die Erschwerung des Maisbezuges hinweist. Der Erlass legt der Generaldirektion nahe, im Wege von Tarifermässigungen der betheiligten Eisenbahnen Abhilfe zu suchen. Um die Holzausfuhr aus der Bukowina wieder in Fluss zu bringen, wäre die Erstellung billigerer Frachtsätze von einer grossen Anzahl der Stationen der Bukowina nach Triest transit ins Auge zu fassen, welche jenen Refaktien gleichkämen, die seitens der Lemberg-Czernowitzer Bahn im Jahre 1874 gewährt wurden. Die Generaldirektion der Staatsbahnen wird daher eingeladen, mit thunlichster Beschleunigung im Einvernehmen mit den anderen betheiligten Bahnverwaltungen das Nöthige zu veranlassen, damit der von ihrem natürlichen Absatzgebiete verdrängten Bukowinaer Holzindustrie die Möglichkeit zum Absatze ihrer überschüssigen Produkte nach dem Süden geboten werde. (Im Wesen handelt es sich also darum, solche Tarife zu erstellen, dass der Transport aus der Bukowina nach Triest nicht viel theurer sei, als aus der Bukowina nach Galatz.) Das Handelsministerium empfiehlt ferner die Erstellung billiger Tarife via Lemberg-Brody-Podwoloczyska, um für das Holz aus der Bukowina auch in Russland ein neues Absatzgebiet zu gewinnen. Was den Mais anlangt, so will das Handelsministerium die Einfuhr aus Russland, insbesondere Bessarabien, fördern. Dabei müsste aber darauf Bedacht genommen werden, dass die der Moldau nahegelegenen Russischen Stationen, zum Beispiel Mohilew, über welche Russisches Getreide mit erschlichenen Ursprungscertifikaten versendet werden könnte, von jeder etwa erfolgenden Tarifherabsetzung ausgeschlossen würden. Der Maistransport von Russland nach der Bukowina dürfte natürlich nicht höher gestellt sein, als der bisherige Preis des Transportes aus Rumänien. Das Handelsministerium verweist darauf, dass infolge der Einführung billigerer Frachtsätze für die Bukowinaer Relationen naturgemäss Rückwirkungen auf die Galizischen Relationen zu Tage treten müssten, und bemerkt, dass eben diese Rückwirkungen seitens der bezüglichen Bahnverwaltungen zu übernehmen wären. Die Generaldirektion wird ersucht, sich wegen der raschesten Lösung dieser Fragen mit den betheiligten Eisenbahnverwaltungen (der Südbahn, der Nordbahn, der Carl-Ludwigbahn und der Lemberg-Czernowitzer Bahn) ins Einvernehmen zu setzen.

Verlegung des Direktionssitzes der Lokalbahngesellschaft nach Wien.

Rücksichtlich dieses in No. 53 S. 607 Jahrg. 1886 dieser Zeitung mitgetheilten Beschlusses ist Czechischerseits ein Protest bei der Regierung eingelangt; man macht insbesondere geltend, dass die Lokalbahngesellschaft in Böhmen wurzele, weil die meisten ihrer Lokalbahnen in dieser Provinz sich befinden. Nun lehrt aber ein Blick auf die Eisenbahnkarte die Unwahrheit dieser Behauptung. Die Lokalbahngesellschaft hatte bis 31. Dezember 1885 neue Linien mit 176,486 km im Betriebe und die von ihr erbaute 46,077 km lange Lokalbahn St. Pölten-Tulln wird von der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahn betrieben. Von diesen 222 km befinden sich im ganzen nur 72 km auf Böhmischem Gebiete. Der neue Handelsminister soll sich bereits für diese Verlegung ausgesprochen haben.

Zollfreie Wiedereinfuhr von eisernen Reservoirs für Spiritustransporte.

Laut Erlass der K. K. Ministerien des Handels und der Finanzen vom 12. Juni d. J. wurde im Einvernehmen mit den betheiligten Ungarischen Ministerien gestattet, dass die zollfreie Abfertigung der zum Spiritusexport verwendeten eisernen Reservoirs, beziehungsweise der mit solchen versehenen Eisenbahnwaggons inländischer Herkunft, bei der Rückeinfuhr im entleerten Zustande auch ohne Vormerkverfahren dann stattfinden darf, wenn diese Reservoirs resp. Reservoirwaggons das Eigenthum einer inländischen Eisenbahnunternehmung bilden, und als solches inventirt, bezeichnet und numerirt sind.

Eisenbahn Oedenburg-Pressburg.

Wegen Baues dieser Bahn sprach eine Deputation beim Ungarischen Kommunikationsminister vor. Derselbe erklärte jedoch, dass es vom finanziellen Standpunkte nicht zweckmässig sei, wenn auf einem verhältnissmässig so kleinen Raum von Pressburg aus zwei parallel laufende Bahnen, die eine nach Oedenburg, die andere nach Steinamanger geschaffen werden. Nachdem die Route Pressburg-Steinamanger bereits früher konzessionirt wurde, so wäre es wohl zweckmässiger, wenn beide Linien sich an einer Station der Ungarischen Staatsbahnen vereinigen und von da gemeinsam nach Pressburg geführt werden mögen. Sollte diese Einigung nicht zu erzielen oder die Route Pressburg-Steinamanger zum bestimmten Termine nicht fertig zu stellen sein, so habe der Minister nichts dagegen, wenn die Eisenbahn Oedenburg-Pressburg von Parndorf direkt nach Pressburg ausgebaut wird. Schliesslich sprach sich der Minister dahin aus, dass er die erwähnten Bahnen nur als Sekundärbahnen bewilligen könne, dass er aber aus finanziellen Rücksichten eine dem Eisenbahnverkehr und den Fuhrwerken zugleich dienende Brücke empfehlen müsste.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Realitätenbesitzer Stephan Lukacs in Türnitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahn von der Station Schrambach der Niederösterreichischen Staatsbahnen bis Türnitz, eventuell bis Annaberg, auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt, ferner die der Firma J. Eissler & Brüder in Wien ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Hohenau, dann Strassnitz-Rohatetz zur Ungarischen Landesgrenze auf ein weiteres Jahr verlängert.

Ertheilung der Konzession Reichenberg-Gablonz.

Der Firma Lindheim & Comp. in Wien wurde die Konzession zum Baue und Betriebe einer Lokalbahn von Reichenberg nach Gablonz ertheilt. Die etwa 13 km lange Bahn, welche am südlichen Ende der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn abzweigt, soll in der Richtung des Neissethales unter Berührung der Ortschaften Rochlitz, Dörfel, Massersdorf und Prochwitz nach Gablonz führen, woselbst die Endstation derart anzulegen ist, dass die Möglichkeit einer Fortsetzung dieser Bahn nach Tannwald in technischer Beziehung gesichert erscheint. Diese Bahn ist binnen 1½ Jahr, vom Tage der Konzessionsertheilung an (3. d. M.) gerechnet, zu vollenden. Das effektive Anlagekapital für die zunächst auszuführende Theilstrecke wurde vorläufig, einschliesslich eines Reservefonds von 25 000 fl., der Kosten des Fahrparkes und der Interkalarzinsen, mit 1 105 000 fl., angenommen.

Grundabtretung zur Errichtung eines öffentlichen Parkes und einer Restauration.

Der Fremdenverkehrs-Verein einer unserer Alpenbahnstationen hat wegen Errichtung eines solchen Parkes bei der betreffenden Bahnverwaltung nachgesucht, diesen Plan durch Ueberlassung oder Erwerbung eines geeigneten Grundstückes zu fördern. Diesem Ansuchen wurde nach Genehmigung des K. K. Handelsministeriums und in Erwägung dessen, dass die Hebung des Fremdenverkehrs jedenfalls im Interesse der Bahnanstalt gelegen ist, insofern Folge gegeben, dass eine im Besitze der fraglichen Bahn befindliche und für dieselbe entbehrliche Grundfläche gegen eine durch ihre Lage zur Verwirklichung obigen Planes geeignete Grundparzelle eingetauscht und dem gedachten Verein zur Verfügung gestellt werde.

Eisenbahnverkehr im Mai 1886.

In diesem Monat wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 5 548 679 Personen und 5 230 105 t

Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 19 483 991 fl. erzielt, das ist pro Kilometer 872 fl. Im gleichen Monate 1885 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehr von 5 687 991 Personen und 5 045 371 t Güter — 20 176 477 fl. oder pro Kilometer 924 fl., daher ergibt sich für den Monat Mai 1886 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 5,6 pCt. In den ersten fünf Monaten 1886 beziffern sich die Gesammteinnahmen der Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnen auf 89 380 344 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 94 516 425 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge des Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnnetzes für die fünfmonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 22 284 km, für denselben Zeitraum 1885 dagegen 21 812 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1886 auf 4 011 fl. gegen 4 333 fl. pro 1885, d. i. um 322 fl. oder für das Jahr berechnet, pro 1886 auf 9 626 fl., pro 1885 auf 10 399 fl., d. i. um 773 fl., mithin um 7,4 pCt. ungünstiger. Am 3. Mai wurde die 60,2 km lange Theilstrecke Deés - Bistritz der Szamosthal - Eisenbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Statistik des Böhmischen Braunkohlenverkehrs pro 1885.

Dem hierüber von der Aussig-Teplitzer Bahn wie alljährlich herausgegebenen Jahrbuche sind folgende Daten zu entnehmen: Es sind im abgelaufenen Jahre 6 454 569 metrische Tonnen Braunkohle, um 257 054 t mehr als im Jahre 1884, von den Kohlenwerken zum Weitertransport an die Eisenbahnen aufgegeben worden. Davon entfallen auf die Aussig-Teplitzer Bahn 3 950 085, die Buschtêhrader Bahn 625 153, die Nordwestbahn 617, die Dux - Bodenbacher Bahn 1 559 702, die Pilsen-Priesen- und Prag-Duxer Bahn 319 012 metrische Tonnen. Im allgemeinen nahm der Braunkohlenverkehr im Jahre 1885 einen günstigen Verlauf, ungeachtet einiger Nebenumstände, die eher auf das Gegentheil hingedeutet hätten. Günstig wirkte der zwar nicht strenge, aber andauernde Frost im Winter 1884/85, ferner der Ausbau einiger mehr oder weniger wichtigen Eisenbahnlinien. Im Inlande verursachte besonders der Mehrbezug der Oesterreichischen Staatsbahnen eine grössere Lebhaftigkeit im Verkehr, dagegen erlitt der Inlandverkehr via Aussig gegen Süden einige Einbusse. Der Geldwerth der gesammten Böhmischen Braunkohlenförderung betrug nach den Mittelpreisen am Erzeugungsorte etwa 10 Millionen Gulden.

Der Schlachtviehverkehr auf der Arlbergbahn.

Die Schlachtviehausfuhr nach Vorarlberg und der Schweiz hat in diesem Jahre ganz ungewöhnlich grosse Dimensionen angenommen; er wird auf das Dreifache des Vorjahres geschätzt. Zu diesem Erfolge hat am meisten die Eröffnung der Arlbergbahn beigetragen. Der geregelte rasche und billige Transport auf dieser Strecke in Verbindung mit der an den Abzweige- und Endpunkten dieser Bahn errichteten Viehhof- und Marktanlagen, sowie Beschaustationen haben dem Schlachtviehverkehr nicht nur eine gesunde, sondern auch eine entwickelungsfähige Basis gegeben, und ist vor allem Bregenz als erster Stapelplatz für das aus den Hinterlanden zugeführte Schlachtvieh zu bezeichnen.

Oesterreichische Oberstgerichtliche Entscheidung bezüglich des Unfallgesetzes.

Die Thatsache allein, dass eine Person nach dem Vorüberfahren eines Eisenbahnzuges todt auf dem Gleise gefunden wird, genügt zur Begründung des Gerichtsstandes nach dem Gesetze vom 5. März 1869. Die auf diese Thatsache basirte Schadenersatzklage der Hinterbliebenen des Getödteten gegen die Eisenbahnunternehmung kann daher beim Gerichte des Thatortes eingebracht werden. In den Motiven zu diesem Erkenntniss vom 18. März d. J. wird über die Klage der Hinterbliebenen eines vom Bahnzuge überfahrenen Bahnwächters bemerkt, dass, obzwar die Kläger keinen Vorfall angeführt haben, welcher den Tod des Verunglückten verursacht hätte, die Kompetenz des Erstgerichtes, in dessen Sprengel sich der Unfall ereignet hat, auch bei solcher „Ereignung" begründet erscheint, welche beim regelmässigen Zugverkehr der Eisenbahn mit Berücksichtigung der gewöhnlichen und vorgeschriebenen Vorsichtsmassregeln vorgefallen ist.

Oesterreichische Oberstgerichtliche Entscheidung bezüglich des Enteignungsverfahrens.

Das Gesetz vom 18. Februar 1878 (Enteignungsgesetz) lässt im § 31 den Augenschein nur für den Fall zu, als bei den nach § 24 dieses Gesetzes vorgenommenen Erhebungen die für die Feststellung der Entschädigung massgebenden thatsächlichen Verhältnisse von den Sachverständigen nicht vollständig oder nicht richtig dargestellt wurden, gestattet aber keineswegs eine neuerliche Beweisaufnahme durch Sachverständige über Verhältnisse, welche schon in dem Gutachten der ersten Sachverständigen berücksichtigt worden sind. — In den Motiven zu dieser Entscheidung vom 30. März d. J. wird ausgeführt, dass dem erwähnten Paragraphen zufolge einem diesfälligen Rekurse des Enteigneten dann stattzugeben und ein neuer Augenschein anzuordnen ist, wenn in demselben die festzustellenden Thatsachen oder Zustände genau angegeben sind. Speziell ist rücksichtlich des vorgelegenen Streitfalles zu bemerken, dass die von den Expropriaten verlangte neuerliche Expertise darüber, welcher Holzmassenvorrath aus den gegenwärtig auf dem zu enteignenden Grunde vorhandenen Bäumen und aus dem davon in den nächsten 30 Jahren erfolgenden Zuwachse erzielt werden könne, kein Gegenstand des Augenscheins, sondern der Berechnung seitens der forstlichen Sachverständigen ist.

Die Eröffnung der Triester Kopfstation.

Der Norddeutsche Lloyd hat seine neue Linie Triest-Brindisi-Alexandrien eröffnet und dadurch die Kopfstation für die Mittelländische Anschlusslinie der Deutschen Postdampfer-Verbindung nach Ostasien und Australien geschaffen, um welche seinerzeit zwischen Triest und Genua so heiss gekämpft wurde. Die Besprechung der dadurch unserem Seehafen und der Schifffahrt erwachsenden Vortheile gehört nicht in den Rahmen dieser Zeitung. Aber auch der Landverkehr wird von der Triester Kopfstation nicht unwesentlich profitiren. Vor allem dürfte die Hebung des Waarenverkehrs zwischen Deutschland und Triest unseren Bahnen zu gute kommen und einige von den verschiedenen Projekten doch endlich zur Reife bringen, welche auf die weitere Verbindung Triests mit dem Hinterlande abzielen.

Die Central-Abrechnungsbüreaus der Eisenbahnen.

Bezüglich der in No. 53 S. 606 d. Ztg. berichteten Kündigung seitens der Oesterreichischen Staatsbahnen beschloss der Ueberwachungsausschuss des Budapester Centralbüreaus, an die Direktion der Oesterreichischen Staatsbahnen das Ersuchen zu richten, sich zu äussern, in welcher Weise sie das Büreau zu reformiren wünscht. Sobald die diesbezüglichen Vorschläge der Oesterreichischen Staatsbahnen einlangen, wird der Ueberwachungsausschuss zu einer weiteren Berathung zusammentreten.

Eröffnungen neuer Bahnlinien.

Die Fortsetzung der Vizinalbahnlinie Grosswardein-Varad-Velencze von Varad-Velencze bis Drag-Cseke wurde, und zwar im Betriebe der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, am 16. Juni provisorisch dem Verkehre übergeben, um den dortigen Lokalinteressen Rechnung zu tragen. Vorläufig ist ausser Varad-Velencze nur erst die bisherige Endstation Drag-Cseke für den Gesammtverkehr eingerichtet, während die einstweilen als Haltestellen eingerichteten nachmaligen Stationen Felixfürdö, Magyar-Gyepes und Tasadfö derzeit nur für den Personen- und Gepäcktransport eröffnet wurden. — Am 10. Juli wurde die von der Staatsbahnlinie Olmütz - Böhmisch - Trübau abzweigende Lokalbahn von der Station Littau nach der Stadt Littau für den Gesammtverkehr eröffnet. Von diesem Tage an erhält die dermalige Station Littau, von welcher die erwähnte Lokalbahn abzweigt, die Bezeichnung Schwarzbach. Auf dieser Strecke werden in jeder Richtung 6 Züge im Anschlusse an die Züge der Linie Olmütz-Böhmisch-Trübau verkehren.

Russische Petroleumtransporte nach Oesterreich.

Auf Grund der von den Russischen Südwestbahnen bekannt gegebenen Tarifermässigungen sind grössere Transporte Kaukasischen Oels nach Oesterreich zu gewärtigen. Die Frachtkosten für das Russische Petroleum betragen nunmehr von der Produktionsstätte Baku bis Wien (Entfernung etwa 3000 km), und zwar Baku-Batum (Kaukasische Eisenbahn) 1 fl. 22 kr., Batum - Odessa (per Schiff) 78 kr., Odessa - Podwoloczyska (Russische Südwestbahn) 66 kr., Podwoloczyska - Wien (Carl-Ludwigbahn) 1 fl. 64 kr., zusammen also 4 fl. 30 kr. Oe. W. pro Metercentner. Dieser billige Transportpreis wurde hauptsächlich auch durch die Erbauung der für die Petroleumbeförderung eigens konstruirten Tankschiffe im Schwarzen Meere möglich gemacht. Der Seeweg ist noch billiger und beträgt die Fracht Baku-loco Fiume etwa 4 fl. Durch diese Thatsache ist der Umstand erklärt, dass man heute Russisches Petroleum, dessen Grubenpreis in Baku 35 kr. beträgt, franko Triest oder Fiume unter 5 fl. verkauft. Von der Carl-Ludwigbahn wird ein neues Reservoir, sowie ein neues Doppelgleis für die zum Transporte Kaukasischen Petroleums bestimmten Cisternenwagen hergestellt. Vom 1. August ab, an welchem Tage die erwähnten Tarifermässigungen in Kraft treten, sollen über Podwoloczyska täglich 12 Cisternenwagen mit je 100 Metercentner Petroleum befördert werden.

Massenpensionirungen und Stand des Pensionsfonds.

Bei den Königlich Ungarischen Staatsbahnen haben 278 Beamte theils den Pensionsbogen, theils ihre Entlassung mit Abfertigung erhalten. Unter dem Beamtenpersonale herrscht natürlich darüber eine ungeheure Aufregung. — Bei der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn beschäftigt der „N. Fr. Pr." zufolge der ungenügende Stand des Pensionsfonds den Verwaltungsrath schon seit längerer Zeit. Die letzte Bilanz des Pensionsfonds zeigte, dass die Zinsen desselben zur Bestreitung der Pensionsansprüche nicht mehr ausreichen, und dass infolge dessen 23 000 fl. vom Fondskapital für Pensionen verwendet werden mussten. Der Präsident des vereinigten Verwaltungsrathes, Herr Joubert, machte den Vorschlag, dass die Gesellschaft statt der bisherigen 3 pCt. künftig 6 pCt. und dass die Beamten statt der bisherigen 4 pCt. gleichfalls 6 pCt. der Bezüge zum Pensionsfonds beisteuern mögen, jedoch unter der Voraussetzung, dass durch diese beiderseitigen Opfer das gegenwärtig geltende Pensionsnormale assekuranzmässig sichergestellt werde. Die diesbezüglich erfolgten Berechnungen ergaben indessen, dass auch nach dieser Erhöhung der Beitragsquote die angestrebte Sicherheit nicht zu erreichen wäre. Es wurde daher auch die Frage der Herabsetzung der Pensionen erwogen, ohne dass jedoch noch eine endgültige Entscheidung getroffen worden wäre, da man über die juristische Seite der Frage, namentlich über die rückwirkende Kraft auf bereits liquidirte Pensionen und über erworbene Rechte nicht ins Klare gekommen ist.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Trotz der Batum-Frage und der angeblichen Militärkonvention zwischen Russland und Rumänien ist die Wiener Börse in guter Laune. Die Ernte ist in Ungarn in vollem Gange und verspricht einen befriedigenden Ertrag; an die Ernte knüpft sich aber das Zauberwort Export, welches zu sanguinischen Hoffnungen für die Wiederbelebung des Verkehrs auf unseren Bahnen führt. Ob sich dieselben nun verwirklichen werden, hängt allerdings von der Amerikanischen und vielleicht auch von der Indischen Ernte ab. Die vorerwähnte Eröffnung der Triester Kopfstation und die Einfuhr des Russischen Petroleums erhöhte die günstige Stimmung, von welcher insbesondere Carl-Ludwigbahn (188.30), Nordwestbahn (169.50) und Elbethal (163.75) profitirten. Staatsbahn (227.60) und Südbahn (114.50) mussten einer heftigen Contremine mehr oder minder weichen. Garantirte Ungarische und gemeinsame Bahnen waren in Nachfrage.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zusammenstellung der gesetzlichen Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen. Die geschäftsführende Direktion hat zu dieser Drucksache den III. Nachtrag ausgegeben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3249 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Vorlagen für die diesjährige Generalversammlung des Vereins (abgesandt am 14. d. Mts.).

No. 3253 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zum III. Nachtrage zu den gesetzlichen Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 3258 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Streichung des § 162 der technischen Vereinbarungen (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 3267 vom 12. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für technische und Betriebs-Angelegenheiten, betreffend Abänderungsanträge zu den Berathungsgegenständen der Techniker-Versammlung (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 3270 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Vorlagen für die Salzburger Techniker-Versammlung (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 3278 vom 12. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personen-Verkehrs, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 3292 vom 10. d. Mts. an die Mitglieder der vereinigten Statuten- und Vereinskarten-Kommission. Begleitschreiben zu dem Protokoll d. d. München, den 3. Juli d. J. (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 3306 vom 13. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für technische und Betriebs-Angelegenheiten, betreffend die Revision der §§ 102 und 137 der technischen Vereinbarungen (abgesandt am 14. d. Mts.).

No. 3336 vom 13. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für das Vereins-Statut. Begleitschreiben zu dem Protokoll d. d. München, den 3. Juli d. J. (abgesandt am 15. d. Mts.).

Amerikanische Korrespondenz.

Hohe Arbeitslöhne.

Nach dem Bostoner „Advertiser" vom 2. Juni wurde bei einer friedlichen Besprechung zwischen einer Abtheilung des Exekutivausschusses des Distrikts 30 der „Ritter der Arbeit" und den Vertretern der Boston und Albany Eisenbahn, nämlich dem Präsident Bliss und Superintendent Barnes, bezüglich der Erhöhung der Löhne auf dieser Bahn zugestanden, dass die Leute bei der Güterbewegung und bei der Bahnunterhaltung statt bisher 1,50, 1,75 bezw. 2 D. pro Tag fortan 1,65, 1,90 bezw. 2,15 D. (also 6,93, 7,98 und 8,4 *M.*) erhalten sollen.

Spezial-Theezüge.

Die erste Versendung der neuen Theeernte von Jokohama, bestehend aus 380 t, ging von dort mit dem Dampfer „San Sablo" mit einer Fahrzeit von 14 Tagen und 16 Stunden nach San Francisco, und von da in zwei Extrazügen der Central-Pacificbahn von je 11 Wagen über Council Bluffs und Chicago, bezw. die Lake Shore und Michigan Southernbahn nach Newyork weiter. Die Fahrt von San Francisco bis Chicago dauerte 6 Tage und einige Stunden.

Spurweiteänderung.

In No. 13 Jahrgang 1886 dieser Zeitung brachten wir eine Nachricht über die damals beschlossene umfangreiche Veränderung der Spurweite der südlichen Bahnen. Dieselbe ist nun Ende Mai und Anfangs Juni zur Ausführung gekommen.

Zunächst begann man die grossartige Arbeit auf solchen Zweiglinien, durch deren Veränderung der Durchgangsverkehr keine Störung erlitt, um die gesammten Kräfte sodann für die Verwendung auf den Hauptstrecken frei zu bekommen. Die Hauptarbeit begann erst am 31. Mai, als die Louisville und Nashville nebst den ihr untergebenen Bahnen, die Nashville, Chattanooga und St. Louisbahn, die Cincinnati, New Orleans und Texas Pacificbahn, die Memphis und Charlestonbahn, die westlichen Linien der Georgia Centralbahn und die Bahnen von Florida ihre Spuränderung bewirkten, während die übrigen Bahnen am 1. Juni folgten.

Soweit bekannt geworden, kam nirgendwo eine Störung oder ein Unfall dabei vor, und bereits am 2. Juni fuhren Züge der normalen Spurweite durch den ganzen Süden. Die Gesammtlänge der so veränderten Bahnen beträgt 11 500 Miles (18 515 km).

Etwa 1500 Miles südlicher Bahnen hatten schon früher die 5′ Spurweite aufgegeben, und einzelne grössere Bahnen hatten die Aenderung bereits im vorigen und Anfang dieses Jahres ausgeführt. Die Frage wegen solcher Aenderung ist seit mehreren Jahren erörtert, und da man letztere als unvermeidlich ansah, so begann man vor etwa einem Jahre ernstlich mit den Vorbereitungen.

Das 5′ Spursystem ist nun auf den Bahnen der Vereinigten Staaten gänzlich beseitigt und dem schon früher aufgegebenen 6′ und 5′ 6″ System nachgefolgt. Der gegenwärtige Wechsel ist aber der umfangreichste je vorgenommene.

Wie schon früher angegeben, ist die von den südlichen Bahnen angenommene neue Spurweite diejenige der Pensylvaniabahn von 4′ 9″, und diese Spur herrscht nun südlich des Potomacflusses durchweg, mit Ausschluss auf der Illinois Centralbahn, der Mobile und Ohiobahn und der Cincinnati, New Orleans und Texas Pacificbahn, welche die Beibehaltung der noch mehr verbreiteten Spur von 4′ 8½″ vorgezogen haben.

(„Railr. Gaz.".) H.

Miszellen.

Krupp'sche Schienenlieferung nach China.

Nach Angabe der „Times" hat die Firma F r i e d r i c h K r u p p in E s s e n die Lieferung von Stahlschienen nach C h i n a erhalten; nach anderweitigen Mittheilungen soll der Zuschlag für das von Krupp abgegebene Mindestgebot jedoch noch nicht ertheilt, aber zu erwarten sein. Die Lieferung betrifft nur die seit langen Jahren bestehende K o h l e n b a h n zu den K a i p i n m i n e n. Diese von T i e n t s i n ausgehende und in nordöstlicher Richtung sich hinziehende, mehrere Kilometer lange Bahn wurde bisher mit Pferden betrieben. Bei der jetzt erforderlichen Erneuerung der Schienen, bei welcher es sich um ein Objekt von 1 500 t handelt, wird anscheinend die Herstellung eines festeren Unterbaues beabsichtigt.

Mit dem bekannten grossen Eisenbahnprojekte in China hat diese Lieferung nichts zu thun.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 55 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 17. Juli 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Lokal-Gütertarif (Theil II) der K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwig-Bahn. Die Einführung des neuen Lokal-Gütertarifs (Theil II), welche mit dem Gültigkeitstermine ab 1. Juli a. c. in der No. 39 der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" vom 18. Mai 1886 verlautbart wurde, erfolgt eingetretener unvorhergesehener Hindernisse wegen erst mit Gültigkeit vom 1. September l. J., bis zu welchem Termine der vom 1. Januar 1885 in Kraft stehende gleichnamige Tarif in Wirksamkeit bleibt.

Wien, am 13. Juli 1886. (1446)

Die Generaldirektion der K. K. pr. Carl-Ludwig-Bahn.

2. Eröffnungen.

Betriebseröffnung der Neubaustrecke Brackwede-Osnabrück betreffend. Die zum Bezirk der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion gehörende Neustrecke von Brackwede über Rothenfelde nach Osnabrück mit den Stationen Steinhagen, Halle i/W., Borgholzhausen, Dissen-Rothenfelde, Hilter, Wellendorf, Oeseschacht und Oesede wird am 15. August d. J. für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr dem Betriebe übergeben werden.

Auf die genannte Bahnstrecke findet die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 Anwendung. Hinsichtlich der speziellen Betriebsleitung ist dieselbe dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Hannover (Hannover-Rheine) unterstellt.

Die für den Verkehr der vorbezeichneten Stationen in Anwendung kommenden Tarifsätze sind in den betreffenden Expeditionen zu erfahren. Auch können die zu den Lokaltarifen und zu den bezüglichen Verbandstarifen erscheinenden Nachträge von den Güterexpeditionen bezogen werden.

Hannover, den 13. Juli 1886. (1447)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Errichtung einer Umlade- und Umkartirungsstation in Rákos. Nach Mittheilung des Direktoriums der priv. Oesterr.-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft in Budapest vom 7. d. Mts. ist in der an der Linie Budapest-Wien zwischen den Stationen Budapest und Palota gelegenen Station Rákos vom 1. d. Mts. eine Umlade- und Umkartirungsstation unter der Benennung „Rákos $\frac{\text{o. m. á. v. t. átm.}}{\text{ö. u. St. E. G. trs.}}$" errichtet worden. Daselbst gelangen die für Budapest transit bestimmten, jedoch nur bis Budapest kartirten Sendungen zur Umkartirung, weshalb dieselben fernerhin nach Rákos $\frac{\text{o. m. á v. t. átm.}}{\text{ö. u. St. E. G. trs.}}$ zu kartiren sind. Bis zur Aufnahme dieser Station in die direkten Tarife kommen die für Budapest gültigen Frachtsätze zur Anwendung.

Berlin, den 14. Juli 1886. (1448)

Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einrichtung der Haltestelle Reichenau-Gablonz für den Gesammtverkehr. Nach Mittheilung des Verwaltungsrathes der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn wird mit dem 18. d. Mts. die bisherige, zwischen den Stationen Liebenau und Langenbruck beim Wächterhause No. 179 gelegene Haltestelle Reichenau-Gablonz aufgelassen, dagegen vom 19. d. Mts. ab die unmittelbar beim Orte Reichenau gelegene Station gleichen Namens für den Gesammtverkehr eröffnet.

Berlin, den 15. Juli 1886. (1449)

Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

Am 15. Juli d. J. wird die Ladestelle Burlo an der Strecke Borken-Winterswyk für die Verladung von Gütern in Wagenladungen nach dem Inlande und zur Entladung von Steinkohlensendungen eröffnet. Für die Sendungen von bezw. nach der Ladestelle Burlo wird die Fracht nach dem Tarife der Station Borken und für die Beförderung auf der Strecke zwischen Borken und Burlo die durch den bereits ausgegebenen, vom 1. Januar 1887 ab gültigen Lokal-Gütertarif festgesetzte Gebühr berechnet.

Elberfeld, den 12. Juli 1886. (1450)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einrichtung der Haltestelle Szemes für den Eilgutverkehr. Nach Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahngesellschaft vom 5. d. Mts. ist vom 1. d. Mts. ab die an der Linie Pragerhof-Budapest gelegene, bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltestelle Szemes auch für den Eilgutverkehr, und zwar Auf- und Abgabe, eröffnet worden. Der Gebührenberechnung werden die im Kilometerzeiger angegebenen Entfernungen zu Grunde gelegt.

Berlin, den 14. Juli 1886. (1451)

Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

Zum diesseitigen **Lokal-Gütertarif** vom 1. April 1886 ist der vom 15. August 1886 an gültige Nachtrag 2 herausgegeben, welcher Tarifsätze für die an der neuen Bahnstrecke Brackwede-Osnabrück gelegenen Stationen, sowie anderweite Sätze für einzelne andere Strecken enthält.

Exemplare des Nachtrags sind in den Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 11. Juli 1886. (1452)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Für Stein- etc. Sendungen in Wagenladungen von 10 000 kg ab Niesky nach Berlin (Görlitzer Bahnhof) tritt mit sofortiger Gültigkeit ein ermässigter Ausnahme-Tarifsatz in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Expeditionen.

Erfurt, den 12. Juli 1886. (1453)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Theil II. Im direkten Deutsch-Mittelrussischen Güterverkehr nach Moskau dürfen die nachgenannten Artikel:

Mühlsteine, Baumwolle, gesalzene und getrocknete Häute, Thee, Blättertabak, rohe Wolle, Eisen, Gusseisen, Stahl und Kupfer, unbearbeitet, Harpius, Soda und Farbestoffe aller Art

nicht mit anderen Gütern in einen Wagen zusammengeladen werden, weil die Zollabfertigung der genannten Artikel in Moskau in einem von dem dortigen Hauptzollamt räumlich getrennten Zolllagerhause erfolgt.

Bromberg, den 8. Juli 1886. (1454)

Königliche Eisenbahndirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Bayerischer Eisenbahnverband. Ermässigung von Ausnahmefrachtsätzen für Holztransporte ab Eisenstein. Im Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr gelangen von jetzt ab für die Beförderung von Holzsendungen zwischen der Bayerischen Station Eisenstein und einer Anzahl Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg ermässigte Frachtsätze zur Erhebung, welche auf den betheiligten Verbandsstationen und im Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion zu erfahren sind.

Magdeburg, den 15. Juli 1886. (1455)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Württembergischer Verbandsverkehr. Am 20. Juli d. J. tritt Nachtrag III zum Tarife vom 1. Mai 1885 in Kraft. Derselbe enthält neben abgeänderten Frachtsätzen für die Stationen Bregenz, Friedrichshafen, Romanshorn und Rorschach der Württembergischen Staatsbahnen neue Frachtsätze für die Württembergische Station Oberndorf a. Neckar, sowie für die Stationen Gera-Pforten und Klotzsche der Sächsischen Staatsbahnen und ist bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, den 13. Juli 1886. (1456)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Freiherr von Biedermann.

Güterverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Frankfurt a/M. und der Main-Neckarbahn. Am 15. l. M. treten für Steine des Spez.-Tar. III in verschiedenen Stationsverbindungen ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.

Darmstadt, den 13. Juli 1886. (1457)

Direktion der Main-Neckarbahn.

Nordfranzösisch-Baseler Güterverkehr. Die durch Nachtrag II zu dem Transittarif für Eil- und Frachtgüter zwischen Nordfranzösischen Seehäfen und Basel via Alt-Münsterol oder Delle vom 1. August 1881 zur Einführung gekommenen Eilgutfrachtsätze zwischen Stationen der Französischen Nordbahn und Basel etc. treten am 10. Oktober d. J. wieder ausser Geltung.

Die Abfertigung bezüglicher Sendungen kann von da ab nur indirekt erfolgen.

Strassburg, den 11. Juli 1886. (1458)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Berlin-Thüringisch-Bayerischer und Ostpreussisch-Bayerischer Güterverkehr. Für die Beförderung von Mehl in Ladungen von mindestens 10 000 kg von Berlin Anhalt-Dresdener Bahnhof, Moabit und Cöpenick nach Stationen der Bayerischen Staatsbahnen kommen ab 16. Juli d. Js. widerruflich ermässigte Frachtsätze zur Berechnung.

Nähere Auskunft hierüber ertheilen die Güterexpeditionen der genannten Stationen sowie das Tarifbureau der unterzeichneten Verwaltung.
Erfurt, den 14. Juli 1886. (1459)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckar-Eisenbahn. Lokal-Gütertarif der Main-Neckarbahn sowie Gütertarif im Verkehre mit Mannheim Bad. und Frankfurt a/M. (Sachsenhausen) Staatsbahn. Am 15. d. Mts. treten zwischen unserer Station Frankfurt a/M. Westbahnhof sowie Sachsenhausen Staatsbahn einer- und Mannheim Bad., Darmstadt M. N. sowie verschiedenen weiteren Stationen der Main-Neckarbahn andererseits ermässigte Ausnahmesätze für Steine des Spezialtarifs III in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.
Darmstadt, den 13. Juli 1886. (1460)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Im **Bergisch-Märkisch-Belgisch-Französischen Verkehr** wird für Eis- und Eisbehälter, welche Biertransporten in Wagenladungen beigegeben werden, keine Fracht berechnet. Jedoch bleibt die Anwendung der Klasse A 1 von der Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg und die Anwendung der Klasse B von der Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief abhängig; dabei darf unter Einrechnung des Gewichts der Eisbehälter und des Eises die zulässige Maximalbelastung des Wagens nicht überschritten werden.
Bei Rücksendung der fraglichen Utensilien wird von der Französischen Nordbahn eine Einschreibegebühr von 0,50 Frcs. und eine Stempelgebühr von 0,70 Frcs. berechnet.
Elberfeld, den 13. Juli 1886. (1461 J)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Juli d. J. tritt zu dem vom 1. September 1885 ab gültigen Ausnahmetarif für **Oberschlesische Steinkohlen und Kokes** nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, der Ostpreussischen Südbahn und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn ein Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält direkte Frachtsätze für die neu eröffnete Kohlentarifstation Cleophasgrube des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau sowie neue bezw. ermässigte Frachtsätze nach den Stationen der Strecke Hebron-Damnitz-Neustadt i/Westpr. und Gumenz-Bütow des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, sowie neue Frachtsätze für die Station Riesenburg der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.
Druckexemplare des Tarifs sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.
Breslau, den 12. Juli 1886. (1462)
Königliche Eisenbahndirektion
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Getreideverkehr von Stationen der Donau - Dampfschifffahrts - Gesellschaft nach Süddeutschland. Für die Beförderung von G e t r e i d e, M a l z, H ü l s e n f r ü c h t e n, M ü h l e n f a b r i k a t e n und O e l s a a t e n im kombinirten Schiffs- und Bahnverkehr zwischen Stationen der ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft einerseits und Stationen der K. Württembergischen Staatseisenbahnen, der Grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, der Main-Neckarbahn, der Bayerisch-Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der K. Preussischen Eisenbahn - Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Köln (linksrheinisch) und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, sowie der Luxemburgischen Wilhelmsbahn andererseits via P a s s a u D o n a u l ä n d e oder via Wien D o n a u q u a i b a h n h o f gelangt am 1. August cr. ein neuer Ausnahmetarif No. II zur Einführung.
München, den 10. Juli 1886. (1463)
Generaldirektion
der K. B. Verkehrsanstalten,
Betriebsabtheilung.

Rheinisch-Niederdeutscher Kohlenverkehr. An Stelle der in dem Nachtrage VI zu dem Ausnahmetarife vom 1. Juli 1882 für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Kokes und Briquets in Sendungen von mindestens 50 000 kg enthaltenen bezüglichen Ausnahmefrachtsätze für den Verkehr nach den Stationen Neugraben, Buxtehude, Horneburg, Stade und Himmelpforten der Unter-Elbeschen Eisenbahn am 20. Juli 1886 ermässigte Sätze in Kraft.
Nähere Auskunft erheilen die Güterexpeditionen.
Köln, den 11. Juli 1886. (1464)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Norddeutscher Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Gütern des Spezialtarifs III im Verkehr zwischen Ruhrort Rhein (K. M. und B. M.) einerseits und der Station Osterwieck der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn andererseits ist ein sofort gültiger direkter Frachtsatz von 0,90 ℳ pro 100 kg eingeführt worden.
Hannover, den 8. Juli 1886. (1465)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif Theil II. In dem Umkartirungsverkehr von Wjasma, Station der Moskau-Brester Eisenbahn, nach Tula, Station der Riaschsk-Wjasma Eisenbahn, treten vom 20. Juli cr. neuen Stils ab folgende Frachtsätze in Kraft:
Zink in Blöcken und Platten (Zinkblech und Zinkbrocken) für Sendungen in Quantitäten:
a) unter 610 Pud = 9,61 Kop. pro Pud,
b) à 610 Pud und darüber = 5,81 Kop. pro Pud.
Die Ueberführungsgebühren für die Verbindungsbahn in Wjasma sind in diesen Frachtsätzen n i c h t enthalten.
Bromberg, den 12. Juli 1886. (1466)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Steinen wie in Spezialtarif III der allgemeinen Güterklassifikation unter Position a — e aufgeführt, zwischen der diesseitigen Station Eberbach einerseits und den Main-Neckarbahnstationen Arheiligen, Egelsbach, Frankfurt a/M. Westbahnhof, Isenburg, Langen und Sprendlingen andererseits kommen mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. anderweite, ermässigte Frachtsätze zur Einführung.
Nähere Auskunft ertheilt das Tarifbüreau sowie die genannten Stationen.
Karlsruhe, den 13. Juli 1886. (1467)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Gr. Bad. Staatseisenbahnen. Die im provisorischen Tarif für den Transport von Steinkohlen, Kokes und Briquets zwischen Belgischen und Badischen Stationen vom 1. März 1882 vorgesehene Ermässigung der Taxen bei Aufgabe von 100 000 bezw. 200 000 kg wird fortan ohne Rücksicht auf das Gesammtgewicht der Sendungen in dem Falle gewährt, wenn von einem und demselben Versender auf einmal 10 oder 20 Wagen mit Bestimmung nach diesseitigen Stationen so aufgegeben werden, dass sie zusammen mit dem nämlichen Zuge expedirt werden können.
Karlsruhe, den 11. Juli 1886. (1468)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Am 1. August cr. treten die Nachträge III zu den Tarifen Ungarn-Laube und Ungarn-Dresden-Elbkai vom 1. September 1885 in Kraft.
Exemplare derselben liegen bei den betheiligten Bahnen, sowie bei der unterzeichneten Generaldirektion zur Einsicht, beziehungsweise zum Bezuge bereit.
Wien, am 10. Juli 1886. (1469)
Die Generaldirektion.

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 15. August l. J. treten die Nachträge II zu den Heften 1, 2 und 3 des **Rheinisch - Westfälisch-Sächsischen Verbandtarifes** vom 1. August 1885 in Kraft und enthalten dieselben Aenderungen des Kilometerzeigers, sowie der Stations-Tariftabellen als auch Ausscheidung und Einbeziehung diverser Stationen.
Exemplare erliegen in der Station Reichenberg als auch bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit.
Wien, den 9. Juli 1886. (1470)
Die Direktion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwest-bahn. Für Quarzsand tritt 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgender Frachtsatz pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Von	bei Aufgabe von
Bodenbach/Tetschen Oe. U. St. E. G., B. N. B., Oe. N. W. B. nach W i e n Oe. U. St. E. G., K. F. N. B., Oe. N. W. B., K. F. J. B.	10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen 1 ℳ

Wien, am 9. Juli 1886. (1471)
Die Betriebsdirektion.

Petroleumverkehr aus Russland. Prolongation der bestehenden Frachtsätze. Die derzeit noch bestehenden F r a c h t s ä t z e f ü r K a u k a s i s c h e s P e t r o l e u m u n d N a p h t a p r o d u k t e d e s S p e z i a l t a r i f s 7 i m S ü d w e s t r u s s i s c h - O e s t e r r e i c h i s c h e n V e r b a n d t a r i f e v o m 20. M ä r z a./1. A p r i l n. S t. 1884 (Seite 75—78) ab Podwolczyska transit und Brody transit nach Oesterreichischen Stationen, welche laut Publikation in No. 45 vom 9. Juni 1886 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen nur noch bis 31. Juli l. J. hätten in Kraft bleiben sollen, werden hiermit b i s a u f W e i t e r e s p r o l o n g i r t.
Wien, am 12. Juli 1886. (1472)
Die Generaldirektion
der K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwigbahn,
zugleich Namens der beth. Bahnen.

Mit Gültigkeit vom 5. d. M. sind die nachbenannten Tarife zur Einführung gelangt und zwar:
1. der Gütertarif (Theil II) für den **Lokalverkehr** zwischen den auf Deutschem Gebiete belegenen Stationen Cleve und Cranenburg, enthaltend: Besondere Bestimmungen nebst Tarifsätzen;
2. der Gütertarif (Theil II) für den **internationalen Lokalverkehr**, enthaltend: Besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen den auf Deutschem Gebiete belegenen Stationen einerseits und auf Niederländischem Gebiete belegenen Stationen andererseits;
3. der Tarif für die Beförderung von

Leichen, Fahrzeugen und **lebenden Thieren** im Lokalverkehre zwischen den Stationen Cleve und Cranenburg, sowie im internationalen Lokalverkehre zwischen diesen beiden Stationen einerseits und auf Niederländischem Gebiete belegenen Stationen andererseits.

Amsterdam, den 9. Juli 1886. (1473)

Die Spezialdirektion der Holländischen Eisenbahngesellschaft.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. September d. Js. an findet eine direkte **Beförderung von Kindern zu ermässigten Preisen** im Verkehre

1. zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinischer) einerseits und Stationen der Französischen Nordbahn, sowie der Station London der Englischen Bahnen andererseits,
2. zwischen Stationen der Oesterreichischen Staatseisenbahnen, der Oesterreichischen Südbahn, der a. priv. Buschtêhrader Bahn, der Bayerischen Staatseisenbahnen, des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M., der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn einerseits und Stationen der Belgischen Staatseisenbahnen, der Französischen Nordbahn, der Grossen Belgischen Centraleisenbahn, sowie der Station London der Englischen Bahnen andererseits und
3. zwischen Brindisi und London über Herbesthal, Bleyberg bezw. Aachen-Maestricht nicht mehr statt.

Die Beförderung erfolgt vielmehr von genanntem Tage an von Bahn zu Bahn nach den bezüglichen Vorschriften der betreffenden Verwaltungen.

Köln, den 10. Juli 1886. (1474)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische), zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. September 1886 wird für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Frankfurt a/M. einerseits** und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Köln rechtsrheinisch und Elberfeld andererseits** ein neuer Tarif herausgegeben, in welchen für eine Anzahl Verkehrsbeziehungen die bisherigen Billetpreise und Gepäcktaxen wegen gänzlich mangelnder oder ganz unerheblicher Frequenz nicht mehr aufgenommen worden sind.

Ferner sind für weitere Relationen die Preise der Retourbillets nach Schnellzugstaxen — soweit Schnellzüge benutzt werden können — umgerechnet und ist denselben zum grössten Theil eine höhere Gültigkeitsdauer beigelegt worden.

Das Nähere kann schon jetzt bei dem diesseitigen Verkehrsbüreau — Hedderichstrasse No. 59 — eingesehen werden.

Frankfurt a/M., den 17. Juli 1886. (1475)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Lieferfristen.

Staatsbahn-Verkehr Bromberg-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit fällt der Lieferfristzuschlag von 48 Stunden für den Grenzübergang Prostken-Grajewo fort.

Erfurt, den 11. Juli 1886. (1476)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Altona-Kieler Eisenbahn. Die diesjährige Ausloosung der Prioritätsobligationen I. und II. Emission der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft hat am 2. d. Mts. stattgefunden und sind in derselben folgende Nummern gezogen worden:

1. 4 pCt. Prioritätsobligationen I. Emission mit Zinskoupons No. 6 bis 20 und Talons (20. Ausloosung)

50 Stück à 150 Thlr. oder 450 ℳ.

No. 41 68 174 211 281 394 500 560 747 769 1135 1146 1250 1429 1550 1646 1775 1888 1998 2026 2159 2253 2614 2760 2837 2862 2964 2968 3112 3306 3441 3469 3585 3642 3764 3772 3932 3938 3955 4192 4228 4292 4383 4389 4430 4642 4707 4736 4917 4989.

25 Stück à 300 Thlr. oder 900 ℳ.

No. 5042 5052 5077 5145 5298 5372 5617 5899 6044 6116 6169 6458 6463 6912 6933 6969 7113 7171 7222 7227 7367 7380 7424 7449 7476.

10 Stück à 750 Thlr. oder 2250 ℳ.

No. 7559 7626 7699 7923 8023 8044 8045 8076 8096 8116.

5 Stück à 1500 Thlr. oder 4500 ℳ.

No. 8574 8724 8748 8970 8983.

2. 4 pCt. konvertirte, früher 5 pCt. Prioritätsobligationen II. Emission mit Zinskoupons No. 3 bis 20 und Talons (16. Ausloosung).

I. Theil.

135 Stück à 100 Thlr. oder 300 ℳ.

No. 84 297 325 400 450 509 570 600 661 686 723 858 869 898 970 1002 1159 1191 1278 1293 1400 1402 1417 1487 1581 1601 1690 1729 1858 1878 2150 2465 2638 2780 2905 3126 3140 3313 3403 3420 3562 3625 3769 3856 3992 4093 4244 4365 4413 4492 4555 4684 4795 4826 4874 4886 5004 5019 5538 5599 5712 5840 5851 5868 5875 5878 5892 6334 6439 6585 6606 6876 7030 7057 7075 7221 7222 7232 7272 7476 7631 7803 7836 7858 7930 8195 8203 8262 8446 8455 8548 8649 8698 8814 8855 8926 8964 9071 9220 9319 9381 9459 9692 9735 9803 9852 9919 9972 9975 9994 10100 10148 10210 10371 10374 10384 10439 10493 10588 10606 10773 11051 11081 11163 11280 11352 11425 11432 11580 11645 11930 12114 12117 12171 12441.

27 Stück à 500 Thlr. oder 1500 ℳ.

No. 12647 12930 12954 13015 13040 13084 13087 13196 13204 13274 13286 13354 13624 13657 13819 13861 14017 14247 14550 14569 14575 14653 14692 14785 14900 14927 14972.

II. Theil.

58 Stück à 100 Thlr. oder 300 ℳ.

No. 15037 15053 15321 15649 15807 15848 15889 15900 15902 15920 15986 15987 15988 16172 16227 16300 16409 16417 16511 16948 16992 17041 17090 17123 17140 17272 17280 17382 17446 17552 17579 17697 18013 18212 18345 18359 18374 18525 18529 18701 18743 18751 18770 18926 18927 18948 19000 19072 19133 19171 19252 19280 19291 19356 19419 19792 19889 19899.

10 Stück à 500 Thlr. oder 1500 ℳ.

No. 20049 20086 20164 20223 20271 20527 20705 20717 20797 20916.

Eine Ausloosung von Altona-Kieler Prioritätsobligationen III. und IV. Emission hat mit Rücksicht auf die zum 2. Januar 1887 erfolgte Kündigung dieser Anleihen in diesem Jahre nicht stattgefunden.

Die Auszahlung der Kapitalbeträge der gezogenen vorbezeichneten Nummern mit Zinsen bis zum 31. Dezember d. J. erfolgt gegen Einlieferung der Obligationen mit den dazu gehörigen Zinskoupons und Talons vom 2. Januar 1887 an täglich, mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage, bei unserer Hauptkasse im hiesigen Bahnhofsgebäude und den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg, sowie bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse (Abtheilung für Werthpapiere) zu Berlin, Leipziger Platz 17 a. Die ausgeloosten Prioritätsobligationen II. Emission können auch bei der Norddeutschen Bank in Hamburg eingelöst werden.

Von den in früheren Ausloosungen gezogenen Nummern der I., II., III und IV. Emission sind bisher folgende Prioritätsobligationen nicht eingelöst worden:

I. Emission

a) aus der 18. Ausloosung: No. 416 417 790 861 2102 2143 4527

b) aus der 19. Ausloosung: No. 22 1992 3739 4878 5059 5572 6468.

II. Emission I. Theil.

a) aus der 12. Ausloosung: No. 4025
b) „ „ 13. „ No. 2125
c) „ „ 15. „ No. 1294 3756 10071 14028.

II. Emission II. Theil.

a) aus der 8. Ausloosung: No. 19445
b) „ „ 10. „ No. 17654
c) „ „ 11. „ No. [illegible]
d) „ „ 13. „ No. 17250 17410
e) „ „ 15. „ No. 16514 18184.

III. Emission.

a) aus der 8. Ausloosung No. 3195 6319
b) „ „ 9. „ No. 5698.

II. Privat-Anzeigen.

Die vorstehend aufgeführten Nummern werden statutengemäss seit dem 31. Dezember desjenigen Jahres, in welchem die Ausloosung derselben stattgefunden hat, nicht mehr verzinst und verfallen 10 Jahre nach diesem Termin.

Ferner machen wir bekannt, dass die bis zum 23. Juni d. J. weiter eingelösten 87 Stück Altona-Kieler Prioritätsobligationen I. Emission, 287 Stück II. Emission, 83 Stück III. Emission und 36 Stück IV. Emission mit den dazu eingelieferten Zinskoupons und Talons, sowie der Zinskoupon No. 20 und der Talon zu der im Jahre 1883 ausgeloosten, im Jahre 1885 gerichtlich für kraftlos erklärten Obligationen No. 5842 der I. Emission verbrannt worden sind.

Altona, den 8. Juli 1886. (1477)

Königliche Eisenbahndirektion.

7. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 160—170 Radreifen aus Martinstahl soll vergeben werden.

Angebote, welchen ein Exemplar der anerkannten Bedingungen beigefügt sein muss und in welchen die Lieferfrist anzugeben ist, sind versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen bis zum 21. Juli d. J. hier einzureichen. Bedingungen und Zeichnungen können gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ pro Exemplar durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 7. Juli 1886. (1478)

Grossherzogliche Direktion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen. Submission auf alte Materialien. Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt die in Zwolle und in Tilburg vorräthigen alten Materialien im Submissionswege in zwölf Loosen zu vergeben.

Die Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen vom Centralbüreau obengenannter Gesellschaft, Abtheilung Magazinverwaltung Moreelseloon in Utrecht, oder von den Magazinverwaltern in Zwolle und in Tilburg.

Die Materialien liegen in Zwolle und in Tilburg zur Besichtigung vom 5. Juli bis 27. Juli d. J. (ausgenommen des Sonntags), von 10 Uhr Morgens bis 3 Uhr Nachmittags.

Offerten auf Stempelpapier sind bis zum 27. Juli d. J. portofrei an das Centralbüreau in Utrecht einzureichen.

Die Submittenten sind bis zum 10. August d. J. an ihre Offerten gebunden.

Der Generaldirektor. (1479)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 8 — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

№ 56. 1886.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 21. Juli 1886.

Die Wiener Stadtbahn.

In der „N. Fr. Presse" vom 7. d. Mts. veröffentlichte Herr Hofrath Max Ritter v. Pichler einen Artikel über die Wiener Stadtbahnfrage, der sich insofern als überzeugend erwies, als infolge dieses Artikels an der Wiener Börse der Kours der Tramwayaktien um etwa 4 fl. zurückging, dagegen aber Wiener Bauwerthe anzogen. — Der Verfasser konstatirt zunächst die ablehnende Haltung der Regierung, die Stadtbahn als Staatsbau auszuführen, und die durch die Verhandlungen mit Siemens & Halske (welche Firma etwa $^1/_6$ der wichtigsten Linien, gegen Zusicherung einer Verkehrstheilung, bauen will) bethätigte Geneigtheit der Staatsverwaltung, den Privatbau materiell begünstigen zu wollen, wenn es sich auch nur um die Ausführung kleinerer Theilstrecken der Stadtbahn handelt. — Wenn der Staat die materielle Unterstützung des Privatbaues, die doch im grossen und ganzen stets auf die Uebernahme des dem Unternehmen anhaftenden Risikos hinauskommt, dem Staatsbaue vorzieht, so kann hierfür nur der einzige dem Staatsbaue anhaftende Nachtheil als Erklärungsgrund gefunden werden, welcher in der Störung der Stabilität des Budgets liegt und welcher im vorliegenden Falle um so empfindlicher wäre, als eine innerhalb weniger Jahre für lokale Zwecke zu machende Ausgabe von über 30 bis 60 Millionen Gulden in Betracht kommt.

Als die geeignetste Form der staatlichen Unterstützung solcher Unternehmungen, welche die Stadtbahn ganz oder theilweise ausbauen wollen, bezeichnet der Verfasser die Pachtung des Betriebes der betreffenden Strecken durch den Staat, und er weist nach, dass diese Betriebspachtung nicht nur aus finanziellen Gründen, sondern auch im Interesse der ordentlichen Handhabung des Stadtbahnbetriebes geboten ist. Es wird in dieser Hinsicht darauf hingewiesen, dass von den $64^1/_2$ km, welche das Stadtbahnnetz schon anfänglich umfassen sollte, $26^1/_2$ km oder 40 pCt. bereits bestehen und theils ganz, theils überwiegend Eigenthum des Staates sind und von diesem auch betrieben werden, weshalb nothwendigerweise auch die neu zu bauenden 60 pCt. des Stadtbahnnetzes vom Staate betrieben werden müssten. Der Staat kann aber bei der Führung des Betriebes dieser Linien nicht auf die besonderen Interessen der einzelnen Eigenthümer Rücksicht nehmen, sondern er muss das ganze Netz nach seinem Gutdünken einheitlich verwalten, woraus sich die Nothwendigkeit einer Pauschalabfindung mit den einzelnen Eigenthümern folgerichtig ergibt.

Mit soliden Unternehmungen wird der Staat derartige Vereinbarungen unter so günstigen Vereinbarungen treffen können, dass im grossen und ganzen alle wesentlichen Vortheile des Staatsbaues und des Staatsbetriebes gewahrt bleiben.

Die dringendsten Linien (zusammen 38 km), unter welchen besonders der äusseren Ringbahn grosser Werth beigelegt wird, werden mit $31^1/_3$ Millionen Gulden geschätzt. Die vom Staate zuzusagende Pachtrente wird mit ungefähr 1,6 Million Gulden für das Jahr angenommen, und zum Schlusse wird eine Reihe sehr interessanter Angaben über Baukosten und Einnahmen verschiedener in und um Wien bestehender Bahnstrecken angeführt, welche den Schluss gestatten, dass der Staat mit der Zusage einer angemessenen Pachtrente durchaus kein besonderes Risiko eingeht, sondern vielmehr erhoffen kann, der aus den Pachtstrecken zu ziehende Reingewinn werde bald die Pachtrente übersteigen.

Kombinirte Lokomobile und Lokomotive für Feldbahnen

mit verstellbarer Spurweite (System Krauss).

Der Maschinenbetrieb der sogenannten Feldbahnen oder Wirthschaftsbahnen erfordert wegen der leichten und einfachen schmalspurigen Gleise und des meistens unsoliden Untergrundes äusserst leichte, aber gedrängt und stabil gebaute Motoren. Solche Bahnanlagen bestehen in der Regel aus einem Haupt- oder Sammelstrang, von welchem sich die beweglichen Gleise mittelst Kletterweichen und scharfen

Kurven ohne weitere Vorbereitung des Erdbodens verzweigen. Andererseits sind die auf solchen Bahnen zu bewältigenden Zuglasten verhältnissmässig gering, während die betreffenden Maschinen auch nicht für grössere Geschwindigkeiten konstruirt werden müssen.

Die beweglichen Feldbahnen wurden bisher fast ausschliesslich mit thierischer Kraft, Pferden oder Ochsen, betrieben; nachdem aber die Landwirthschaft sich immer mehr der Maschinen und speziell der Dampfkraft bedient, wird auch der grosse Feldtransport mittelst Maschinen bald zur Regel werden, vorausgesetzt, dass dem Landwirthe brauchbare und ökonomische Motoren geboten werden können.

Die Lokomotivfabrik Krauss & Comp. in München liefert nunmehr ausser den bekannten kleinen Tenderlokomotiven für bewegliche Stahlbahnen eine Feldbahnlokomotive mit verstellbarer Spurweite, welche ausserdem als Lokomobile verwendet werden kann und somit für landwirthschaftliche Zwecke vorzüglich geeignet ist. Die Konstruktion ist im wesentlichen folgende: Der Unterbau der Lokomotive ist als kastenförmiger Träger nach dem bewährten System Krauss ausgeführt, und zwar liegen die Räder innerhalb der Längsrahmen, so dass eine seitliche Verstellung der Räder, bezw. eine Aenderung der Spurweite innerhalb gewisser Grenzen leicht möglich ist. Der Oberbau der Lokomotive ist nach dem System der von Krauss & Comp. gebauten Lokomobilen angeordnet und besteht im wesentlichen aus der horizontalen, eincylindrigen Dampfmaschine mit Umsteuerung und Friktionsbremse, welche auf den gleichfalls horizontalen Kessel montirt ist. Die Kraftübertragung von der Triebwelle der Dampfmaschine auf die Triebachse der Lokomotive erfolgt durch Winkelgetriebe in der Weise, dass durch einfache Auskehrung dieses Mechanismus die Fortbewegung der Maschine auf den Schienen aufhört, so dass nunmehr die Maschine als Lokomobile verwendbar ist, wobei die Kraftübertragung in gewöhnlicher Weise mittelst Riemen vom Schwungrad aus vor sich geht. Der Motor ist somit das ganze Jahr hindurch verwendbar, entweder für Transport- oder allgemeine Arbeitszwecke.

Die Hauptverhältnisse der Maschine sind folgende:

Cylinderdurchmesser	125 mm
Kolbenhub	180 „
Triebraddurchmesser	390 „
Laufraddurchmesser	260 „
Dampfdruck	10 Atm.
Uebersetzungsverhältniss	1 : 2
Effektive Zugkraft (bei 50 pCt.)	360 kg
Achsenstand	1 200 mm
Heizfläche	3,6 m²
Rostfläche	0,22 „
Speisewasserraum	325 l
Kohlenraum	120 „
Leergewicht	1 800 kg
Dienstgewicht	2 400 „
Verstellbare Spurweite	400—600 mm

Die Maschine ist im Stande, eine Arbeit von etwa 5 effektiven Pferdekräften zu leisten, entsprechend einer beförderten Bruttolast von 30 t bei einer mittleren Geschwindigkeit von etwa 10 km pro Stunde auf horizontaler Bahn.

Denkschriften, betreffend die Erweiterung des Preussischen Staats-Eisenbahnnetzes.

(Fortsetzung aus No. 49.)

15. Braunschweig-Gifhorn.

Zur Erfüllung des durch Gesetz vom 23. Februar 1885 genehmigten Vertrages mit Braunschweig vom 27./30. Juni 1884 ist im vorliegenden Gesetzentwurf auch die Anlage einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Braunschweig nach Station Gifhorn der Berlin-Lehrter Bahn vorgesehen.

Das engere Verkehrsgebiet der Bahn umfasst einschliesslich der Stadt Braunschweig mit 75 000 Einwohnern einen Flächenraum von etwa 300 qkm mit 89 000 Einwohnern.

Die Bevölkerung des zu erschliessenden Landstriches betreibt vorzugsweise Landwirthschaft und in den nördlich der Stadt Gifhorn belegenen Ortschaften die Torfgewinnung.

Der Acker ist mit Ausnahme einiger nordwärts von Braunschweig sowie in der Umgebung von Gifhorn befindlicher sandiger Flächen von mittlerer Fruchtbarkeit. Der Absatz der über den eigenen Bedarf gewonnenen Bodenerzeugnisse, insbesondere von Getreide, Buchweizen, Kartoffeln und Gartenfrüchten, sowie der nicht unbedeutende Versand von Schlachtvieh findet fast ausschliesslich nach Braunschweig statt, während von dort Kolonialwaaren, Manufakturen, Getränke und landwirthschaftliche Geräthe bezogen werden.

Die Industrie ist, abgesehen von der Stadt Braunschweig, wo eine rege Fabrik- und Gewerbethätigkeit vorhanden ist, nur wenig entwickelt. Dieselbe beschränkt sich auf die Zucker- und Cichorienfabrikation, einige Ziegeleien von mässigem Umfange, mehrere Wassermahlmühlen und eine grössere Molkerei.

Die Stadt Gifhorn (2 900 Einwohner) besitzt eine Glashütte, mehrere Mahl- und Brettmühlen, eine Brauerei, Brennerei und eine Spritfabrik.

Die Torfgewinnung wird von den Bewohnern der Dörfer Gamsen, Neubokeln, Käsdorf, sowie der Moorkolonien Neudorf, Platendorf und Westerbeck zwar schon jetzt lebhaft betrieben, dieselbe erstreckt sich indessen nur auf die Erzeugung von Stichtorf mittelst Handbetrieb, während die Norddeutsche Torfmoorgesellschaft und der Besitzer des Gutes Westerbeck unter Anwendung von Maschinenkraft Brenntorf, Torfstreu und Torfpresskohle in erheblichen Mengen herstellen. Die jährliche Gesammtproduktion von etwa 30 000 000 kg ist jedoch im Verhältniss zu den vorhandenen, fast unerschöpflichen Beständen an Torf wegen Mangelhaftigkeit der Ab- und Zufuhrwege eine nur geringe zu nennen und bisher wenig lohnend gewesen. Gegenwärtig muss der Torf aus dem Moor zu den Lagerplätzen geschafft, dort auf Fuhrwerke umgeladen und, sofern derselbe zum Eisenbahnversand bestimmt ist, bis zu der nahezu 8 km entfernten Station Gifhorn der Berlin-Lehrter Bahn gefahren werden, wo er wiederum umgeladen werden muss. Hierdurch wird nicht nur eine Vertheuerung, sondern auch, was besonders fühlbar ist, eine Entwerthung des leicht zerbrechlichen Produktes herbeigeführt. Der Eisenbahnversand ist infolge dessen, ungeachtet der Nähe grosser Städte, wie Hannover und Magdeburg, bisher ein nur geringer, und der Hauptabsatzort Braunschweig geblieben, wohin der Torf gegen 36 km weit mit Fuhrwerk geschafft werden muss.

Die Torfindustrie wird daher von der geplanten Eisenbahnverbindung zwischen Braunschweig und der Berlin-Lehrter Bahn bei Gifhorn nur dann wirksame Förderung und Unterstützung erwarten können, wenn zugleich das grosse Torfmoor einen Schienenanschluss an den Bahnhof Gifhorn erhält. Erst dann wird es möglich sein, das Absatzgebiet der gewonnenen Torferzeugnisse zu erweitern und die in neuerer Zeit gemachten Versuche, die Moorländereien unter Anwendung künstlicher Düngmittel für den Anbau von Kartoffeln in grossem Umfange nutzbar zu machen, erfolgreich fortzusetzen. Die in § 1 unter No. I Lit. a 15 des Gesetzentwurfes verlangte Kreditsumme ist daher so bemessen, dass im Anschluss an die Bahnlinie Braunschweig-Gifhorn (Bahnhof) eine Schienenverbindung mit dem in der Nähe von Gifhorn belegenen grossen Torfmoor, welche zugleich der nahezu 4 km von dem gleichnamigen Bahnhof entfernten Stadt Gifhorn die Vortheile eines direkten Anschlusses an das Eisenbahnnetz gewähren würde, hergestellt werden kann.

Die Baukosten der im ganzen 32,3 km langen Bahnanlage, von welcher etwa 11,3 km im Braunschweigischen Staatsgebiet (Kreis Braunschweig — 540 qkm, 112 000 Einwohner —) und ungefähr 21 km im Preussischen Staatsgebiet (Kreis Gifhorn — 803 qkm, 29 000 Einwohner —) belegen sind, betragen nach den angestellten Ermittelungen 2 320 000 ℳ — rund 71 800 ℳ pro Kilometer. Hiervon entfallen auf den Bau:

a) der Strecke Braunschweig-Gifhorn (Bahnhof) einschliesslich der nach den Darlegungen der allgemeinen Begründung in diesem Falle ausnahmsweise staatsseitig zu übernehmenden, auf etwa 240 000 ℳ veranschlagten Grunderwerbskosten 1 765 000 ℳ,

b) der Anschlussbahn nach dem grossen Torfmoor 555 000 ℳ, in welcher Summe jedoch Mittel für den Erwerb des von den Interessenten unentgeltlich und lastenfrei herzugebenden Terrains nicht vorgesehen sind. Die Kosten hierfür berechnen sich abzüglich des auf 2 900 ℳ anzunehmenden Werthes der bereits im forstfiskalischen Besitz befindlichen Flächen von nahezu 60 a auf rund 73 000 ℳ.

Bei der Beurtheilung des Projektes kommt noch in Betracht, dass von dem etwa 5 000 ha umfassenden grossen Torfmoor bei Gifhorn der vierte Theil mit über 1 200 ha sich im Staatsbesitz befindet. Die Herstellung des neuen Schienenweges wird daher nicht nur Landeskultur, sondern durch Erhöhung der Einnahmen aus dem z. Z. fast ertraglosen fiskalischen Besitz wesentlich auch fiskalische Interessen fördern.

Die hauptsächlichsten Transportartikel der neuen Bahn werden in Getreide, Kartoffeln, Gartenfrüchten, Vieh, künstlichen Düngemitteln, vornehmlich aber in Torf, Torfstreu und anderen Erzeugnissen der Torfindustrie bestehen.

16. Wulften-Duderstadt-Leinefelde.

In dem zwischen der Halle-Kasseler und der Nordhausen-Northeimer Eisenbahn belegenen Landstrich, dem sogenannten unteren Eichsfelde, dessen nördlicher Theil mit der Kreishauptstadt Duderstadt der Provinz Hannover und dessen südlicher

Theil mit der Kreishauptstadt Worbis der Provinz Sachsen angehört, ist der Mangel eines den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Schienenanschlusses immer fühlbarer hervorgetreten.

Da nach den angestellten Ermittelungen die Verkehrsbeziehungen von Duderstadt und Umgegend hauptsächlich nach Norden und Westen, die Verkehrsbeziehungen von Worbis und Umgegend dagegen vornehmlich nach Süden gerichtet sind, ist in Uebereinstimmung mit den zutreffenden Ausführungen der Provinzialbehörden die Herstellung einer das Eichsfeld von Süden nach Norden durchschneidenden Eisenbahn zur Erreichung des vorgezeichneten Zweckes am geeignetsten erkannt worden. Während für den südlichen Anschluss an die Halle-Kasseler Bahn die Station Leinefelde, woselbst die Linie Gotha-Leinefelde einmündet, als naturgemässer Ausgangspunkt gegeben erscheint, gehen die Ansichten über die Führung der Linie von Duderstadt ab und die Wahl des nördlichen Anschlusses an die Südharzbahn Nordhausen - Northeim insofern auseinander, als von den Interessenten der Provinz Hannover eine Linie Duderstadt-Gieboldehausen-Catlenburg oder Wulften, von den Interessenten der Provinz Sachsen dagegen eine Linie Duderstadt-Obernfeld oder Zwinge-Rhumspringe-Herzberg befürwortet wird.

Nach dem Ergebniss eingehender Untersuchungen musste dem Anschlusse bei Wulften sowohl aus technischen und finanziellen wie aus wirthschaftlichen Rücksichten der Vorzug gegeben werden. Eine Linie Duderstadt-Herzberg würde zwei Wasserscheiden mit dazwischen liegendem hügeligen Gelände zu übersteigen und infolge dessen bei der Führung über Obernfeld gegen 50 m und bei der Führung über Zwinge sogar nahezu 100 m mehr verlorenes Gefälle zu überwinden haben, als eine unter viel günstigeren Terrainverhältnissen ausführbare Linie Duderstadt-Wulften.

Demgemäss würden sich auch die Baukosten der Linie Leinefelde - Herzberg über Obernfeld, wenngleich dieselbe um etwa 0,6 km kürzer sein würde, als die Linie Leinefeld-Wulften, ungefähr um 350 000 ℳ höher stellen als die Baukosten der letzteren, während die Herstellung der 4 bis 5 km längeren Linie Leinefelde - Zwinge - Herzberg einen Mehrkostenaufwand von ungefähr 650 000 ℳ erfordern würde.

Aber auch gegenüber einem Anschlusse bei Catlenburg erscheint der Anschluss bei Wulften vortheilhafter, da sich die Baukosten im ersteren Falle bei einer Mehrbaulänge von etwa 3,5 km um etwa 150 000 ℳ höher stellen würden.

Sprechen hiernach die Bau- und Betriebsverhältnisse der Linie Leinefelde-Herzberg gegen die Wahl dieser Linie, so haben andererseits auch die über die wirthschaftlichen und Verkehrsverhältnisse des Eichsfeldes angestellten eingehenden Untersuchungen nicht ergeben, dass die Herstellung einer Schienenverbindung zwischen Leinefelde und Herzberg zur Erschliessung der Gegend in höherem Masse beizutragen geeignet sein würde, als die Anlage einer Eisenbahn von Leinefelde nach Wulften, welche die weiteste Berücksichtigung der verschiedenen Interessen gestatten und zugleich einen, wenn auch nur mässigen Beitrag zur Verzinsung des aufzuwendenden Anlagekapitals liefern würde. Insbesondere ist auch bei der Wahl des Anschlusses bei Wulften den Bedürfnissen des über Herzberg sich bewegenden Verkehrs des Eichsfeldes insofern Rechnung getragen, als die Einführung der Linie in den Bahnhof Wulften so projektirt ist, dass die Züge im Falle eines sich später herausstellenden Bedürfnisses direkt bis nach Herzberg würden durchgeführt werden können. Da bei der Wahl des Anschlusses bei Catlenburg den östlichen Verkehrsbeziehungen des Eichsfeldes ähnliche Rücksichten nicht würden zu Theil werden können, verdient der Anschluss bei Wulften auch noch aus diesem Grunde den Vorzug vor dem Anschluss bei Catlenburg.

Im übrigen wird durch die Ausführung des Projekts Leinefelde-Wulften der Entscheidung darüber keineswegs vorgegriffen, ob und inwieweit etwa demnächst zur vollständigen Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse des Eichsfeldes noch die Herstellung eines weiteren Anschlusses bei Herzberg in Aussicht zu nehmen sein möchte.

Ueber das Projekt ist im einzelnen folgendes zu bemerken:

Die Linie zweigt von dem Bahnhof Leinefelde der Halle-Kasseler Bahn ab, wendet sich alsbald der am Fusse des waldreichen Ohmgebirges belegenen Stadt Worbis (1 900 Einwohner) zu, um sodann über Duderstadt (4 400 Einwohner) und Gieboldehausen (2 100 Einwohner) bei Wulften in die Nordhausen-Northeimer Eisenbahn einzumünden.

Das Verkehrsgebiet der Bahn, von deren Gesammtlänge 38,1 km) etwa 16 km auf den Kreis Worbis (Provinz Sachsen — 445 qkm, 45 000 Einwohner —) und etwa 19 km bezw. 3,1 km auf die in der Provinz Hannover belegenen Kreise Duderstadt 225 qkm, 25 000 Einwohner) und Osterode (385 qkm, 38 000 Einwohner) entfallen, umfasst rund 380 qkm mit 38 000 Einwohnern.

Die von der neuen Bahn zu erschliessende Gegend ist nicht bevölkert; ein grosser Theil der Bewohner vermag den Unterhalt in der Heimath nicht zu finden und ist deshalb genöthigt, auswärts Verdienst zu suchen. Die Landwirthschaft steht im allgemeinen auf keiner hohen Stufe; der an sich fruchtbare Boden wird nicht genügend ausgenutzt, da grosse Zersplitterung des Grundbesitzes, ungenügende Entwässerung und mangelnde Zufuhr künstlicher Dungmittel einer zweckmässigen Bewirthschaftung hindernd im Wege stehen.

Die bereits in Angriff genommenen Verkoppelungen, besonders aber die nunmehr projektirte Herstellung eines Zufuhr und Absatz erleichternden Schienenweges lassen einen günstigen Wandel hierin mit Sicherheit erhoffen.

Gewerbliche Anlagen sind, wenn auch einzelne ohne hervorragende Bedeutung, in dem von der Bahn berührten Verkehrsgebiete in ansehnlichem Umfange vorhanden. Eine grosse Anzahl kleiner und grösserer Mühlen, Ziegeleien, Woll-, Baumwolle- und Flanellfabriken — die Textilindustrie ist in Duderstadt und Gieboldehausen seit langer Zeit heimisch — Cigarrenfabriken, Brauereien, Steinbrüche und Kalkbrennereien sowie eine grosse Rohzuckerfabrik zeugen von der Betriebsamkeit der Bevölkerung und werden voraussichtlich der Bahn einen nicht unerheblichen Verkehr zuführen.

Als wichtigste Transportgegenstände der neuen Bahn sind zu nennen:

in der Ausfuhr: Getreide, Mehl, Textilwaaren, Rohzucker, Ziegeln und Kalk,

in der Einfuhr: Kohlen, Steine, Holz, Baumwolle, Wolle und künstliche Düngemittel.

Die Anlagekosten der Bahn betragen:

a) für die ungefähr 19,6 km lange Strecke Wulften-Duderstadt 1 567 000 ℳ = rund 80 000 ℳ pro Kilometer,
b) für die ungefähr 18,5 km lange Strecke Duderstadt-Leinefelde 1 433 000 ℳ = rund 77 500 ℳ pro Kilometer.

Die auf etwa 166 000 ℳ, beziehungsweise 141 000 ℳ anzunehmenden, von den Interessenten zu tragenden Grunderwerbskosten sind in vorstehenden Beträgen nicht inbegriffen.

Nach dem bisherigen Ergebniss der mit den Interessenten eingeleiteten Verhandlungen ist die Erfüllung der Bedingungen, von welchen der staatsseitige Ausbau der Bahn abhängig gemacht werden soll, hinsichtlich der Strecke Duderstadt-Leinefelde Schwierigkeiten begegnet. Sollte hierfür die verlangte Betheiligung der Interessenten zur Zeit noch nicht zu erreichen sein, so würde vorab nur die Strecke Wulften-Duderstadt, als der wichtigere Theil der Linie, zur Ausführung zu bringen sein.

(Fortsetzung folgt.)

Aus dem Deutschen Reich.

Eisenbahn-Transportrecht.

Die Mitglieder der III. internationalen Konferenz, betr. die Vereinbarung eines internationalen Eisenbahn - Transportrechtes, sind am 5. d. Mts. unter dem Vorsitze des Bundesrathes Welti im Bundespalais zu Bern zur ersten Sitzung zusammengetreten. Als Mitglieder der Konferenz wurden seitens Deutschlands entsandt: Dr. Meyer, Geh. Ober-Regierungsrath und vortragender Rath im Reichs-Justizamt; Dr. Gerstner, Geh. Ober-Regierungsrath und vortragender Rath im Reichs-Eisenbahnamt; Rutz, General-Direktionsrath und Fiskal, Mitglied der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten. Nach einer Begrüssung des Vorsitzenden wurde die Wahl des Präsidiums vorgenommen und hierbei durch Akklamation Bundesrath Welti zum Präsidenten und Geh. Ober-Regierungsrath Dr. Meyer, Senator George (Frankreich) und Kommodore Villa (Italien) zu Vizepräsidenten gewählt. Zur Vorberathung der Verhandlungsgegenstände wurden zwei Kommissionen eingesetzt, in welche jeder Staat ein Mitglied entsandte, welches sich erforderlichen Falls auch durch ein anderes Mitglied der betreffenden Delegation vertreten lassen kann.

Es handelt sich jetzt nur noch um Herbeiführung einer Verständigung über mehrere seitens der betheiligten Regierungen gemachte Abänderungsvorschläge zu den Entwürfen und um endgültige Feststellung der letzteren. Zu den wichtigsten Abänderungsvorschlägen der Deutschen Reichsregierung gehört ein solcher, welcher den Artikel 11 des Uebereinkommens betrifft, soweit der letztere lautet: „Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Massgabe der zu Recht bestehenden gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privatübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Versendern eine Preisermässigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, ist verboten und nichtig; — dagegen sind Tarifermässigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen Jedermann in gleicher Weise zu Gute kommen.“ Dieser Bestimmung hat der Bundesrath nur unter der Bedingung zugestimmt, dass das Verbot von Preisermässigungen gegenüber den veröffentlichten Tarifen in den vertragschliessenden Staaten auf den inneren Verkehr ausgedehnt und mit Strafbestimmungen umgeben, und dass eine entsprechende Zusage in das Schlussprotokoll aufgenommen werde. Im Fall eine solche Zusage nicht seitens sämmtlicher vertragschliessenden Staaten ertheilt werden sollte, müssten die Worte „gehörig ver-

öffentlichten" im ersten Satz, sowie die beiden letzten Sätze in Wegfall kommen. Ferner hat die Deutsche Reichsregierung den Vorschlag gemacht, dass in das Schlussprotokoll eine Bestimmung dahin aufzunehmen sei: „Es werde das allseitige Einverständniss konstatirt, dass in Fällen, wo ein Transport das Ausland nur dadurch berührt, dass der Betrieb der transportirenden Bahn im Auslande mündet, oder durch das Ausland transitirt, ein internationaler Transport im Sinne des Uebereinkommens nicht vorliegt."

Ein Antrag der Oesterreichischen Delegation soll dahin gehen, die vertragschliessenden Staaten zu verpflichten, den Eisenbahnverkehr zwischen ihren Gebieten gegen alle Störungen und Behinderungen sicherzustellen. Infolge dessen soll in dem Gebiete des einen Vertragsstaates auf das dort befindliche Zubehör einer Eisenbahn eines anderen Vertragsstaates, insbesondere auf das bewegliche Material, ebenso wie auf deren Inhalt weder eine vorläufige Sicherungsmassregel noch eine Exekution zugelassen werden.

Die Arbeiten der Konferenz sind am 16. d. Mts. zum Abschlusse gelangt, und am folgenden Tage erfolgte die Unterzeichnung des Vertragsentwurfes seitens der Mitglieder derselben.

Rundreiseverkehr.

Vom 25. d. Mts. ab werden, laut Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg, im Anschlusse an kombinirbare Rundreisebillete für Strecken des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen auch kombinirbare Rundreisebillete für Schweizerische Strecken unter folgenden Bedingungen ausgegeben:

1. Die Ausgabe erfolgt während des ganzen Jahres. 2. Die Schweizerischen kombinirbaren Rundreisebillete erhalten dieselbe Gültigkeitsdauer wie die Deutschen, mit denen sie ausgegeben werden, nämlich 45 Tage, wenn das Deutsche Billet für eine Entfernung von 600 km oder mehr bis zu 2 000 km, oder 60 Tage, wenn das Deutsche Billet für eine Entfernung von mehr als 2 000 km ausgestellt wird. 3. Die Zusammenstellung der Schweizerischen Kouponhefte für Touren, welche mit der gleichen Station schliessen, mit welcher sie begonnen haben, unterliegt der Bedingung, dass die in das Billet einbezogenen Schweizerischen Eisenbahnstrecken eine Länge von mindestens 200 km haben. 4. Wenn dagegen die Tour in der Schweiz auf einer anderen Grenzstation schliesst, als derjenigen, womit dieselbe begonnen hat, so wird von der Bedingung einer Mindestentfernung abgesehen.

Die Schweizerischen Strecken, für welche Koupons aufliegen, sowie die Bedingungen, unter denen solche ausgegeben werden, sind aus einem Verzeichnisse zu ersehen, welches für 10 ₰ bei den Bahnhofsvorständen zu haben ist.

Umtausch verfallener Stammaktien verstaatlichter Bahnen.

Eine Sparkasse in der Nähe von Leipzig hatte sich an die Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt mit einem Gesuche, betreffend die Zulassung des nachträglichen Umtausches einer Stammaktie der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft in eine Staatsschuldverschreibung der vierprozentigen konsolidirten Anleihe, gewendet; dieselbe hat darauf, dem „L. Tgbl." zufolge, folgenden Bescheid empfangen:

„Auf das gefällige Schreiben vom 29. v. Mts., betreffend die Zulassung des nachträglichen Umtausches der in demselben bezeichneten, hier wieder beifolgenden Stammaktie der „Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft" in Staatsschuldverschreibungen der vierprozentigen konsolidirten Anleihe, theilen wir der Sparkasse ergebenst mit, dass die Staatsregierung nicht ermächtigt ist, denjenigen Inhabern von Aktien der genannten Eisenbahngesellschaft, welche dieselben zur Empfangnahme der im § 4 des Vertrages vom 25./30. Juni 1884, betreffend den Uebergang des Halle-Sorau-Gubener Eisenbahnunternehmens auf den Staat, festgesetzten Abfindung nicht innerhalb der hierfür gestellten Präklusivfrist bei den betreffenden Kassen eingereicht haben, diese Abfindung noch nachträglich zu gewähren.

Erst nach Beendigung des Liquidationsverfahrens über die sämmtlichen in den letzten Jahren in den Besitz des Staates übergegangenen Privatbahnen wird die Staatsregierung in der Lage sein, zu erwägen, ob, in welchem Umfange und unter welchen Voraussetzungen es den Rücksichten der Billigkeit entsprechend und mit den Staatsinteressen vereinbar sein möchte, den Inhabern von verfallenen Stammaktien den Umtauschwerth ihrer Aktien noch nachträglich zu erstatten und die Bereitstellung der hierzu erforderlichen Geldmittel nachzusuchen.

Da seiner Zeit voraussichtlich diejenigen Aktionäre keine Berücksichtigung finden werden, welche sich nicht nachweislich in dem Besitze präkludirter Aktien bereits vor Ablauf der Umtauschfrist — also vor dem 1. April d. J. — befunden haben, so wird es sich empfehlen, den Nachweis von dem Inhaber der betreffenden Aktie sichern zu lassen, dass er bereits am 31. März v. J. im Besitze der verfallenen Aktie gewesen ist. Sollte es nicht möglich sein, den strikten Nachweis zu erbringen, so würde es sich jedenfalls empfehlen, alsbald eine vorläufig aufzubewahrende Bescheinigung glaubhaften Charakters — vielleicht einer Polizeibehörde oder der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse hier — darüber zu beschaffen, dass er sich gegenwärtig in dem Besitze der bezeichneten Aktie befindet und nach der Ueberzeugung der die Bescheinigung ertheilenden Stelle sich schon vor Ablauf der Umtauschfrist in dem Besitze befunden hat."

Packetbeförderung nach Ostasien und Australien.

Auf den neuen Reichspost-Dampfschiffkursen des Norddeutschen Lloyd nach Ostasien und Australien werden ausser der schnelleren Beförderung der Briefpost nach Asien, Afrika und Australien auch Packetsendungen vermittelt. Zulässig sind: Gewöhnliche Packete und solche mit Werthangabe bis zu 1 000 ℳ. Bis zu den nachgenannten Ausschiffungshäfen wird für dieselben unbedingte Gewähr geleistet; sollen dieselben über die Landungsplätze hinaus befördert werden, so geschieht dies auf Gefahr und Kosten des Empfängers. Bis zum Ausschiffungsort muss der Absender das Porto nach folgendem Tarif, der theilweise grosse Ermässigungen gegenüber den Sätzen anderer Transportgelegenheiten aufweist, vorauszahlen. Das Porto setzt sich zusammen aus der Gebühr bis Hamburg oder Bremen (Innerdeutsche Taxe) und einer Seefracht ab Hamburg oder Bremen (nach Wahl des Versenders), welche beträgt: Nach Port Said und Suez bis 1 kg 3 ℳ, 1 bis 2 kg 4 ℳ, 2 bis 4 kg 5 ℳ, 4 bis 6 kg 6 ℳ, 6 bis 8 kg 7 ℳ, für jedes Kilogramm mehr 80 ₰; nach Adelaide, Melbourne, Sydney und Tschagos-Inseln bis 1 kg 4 ℳ 50 ₰, 1 bis 2 kg 6 ℳ 50 ₰, 2 bis 4 kg 9 ℳ, 4 bis 6 kg 11 ℳ 50 ₰, 6 bis 8 kg 14 ℳ, jedes Kilogramm mehr 1 ℳ 20 ₰; nach Aden und Kolombo bis 1 kg 4 ℳ, 1 bis 2 kg 6 ℳ, 2 bis 4 kg 8 ℳ, 4 bis 6 kg 10 ℳ, 6 bis 8 kg 12 ℳ, jedes Kilogramm mehr 1 ℳ; nach Hongkong, Singapore, Schanghai, Yokohama, Hiogo und Nagasaki bis 1 kg 6 ℳ, über 1 bis 2 kg 8 ℳ, 2 bis 4 kg 10 ℳ, 4 bis 6 kg 12 ℳ, 6 bis 8 kg 14 ℳ, jedes Kilogramm mehr 1 ℳ 50 ₰, endlich nach den Tongainseln und Apia (Samoainseln) bis 1 kg 7 ℳ 50 ₰, über 1 bis 2 kg 9 ℳ 50 ₰, 2 bis 4 kg 12 ℳ 50 ₰, 4 bis 6 kg 15 ℳ, 6 bis 8 kg 18 ℳ, jedes Kilogramm mehr 1 ℳ 50 ₰. Die Versicherungsgebühr für Werthsendungen beträgt 2 pCt. des angegebenen Werthes, mit Ausnahme von Aden etc., wohin dieselbe nur 1½ pCt., und nach Suez, wohin dieselbe nur 1 pCt. ausmacht. An Zolldeklarationen sind nur 2 in Deutscher Sprache erforderlich.

Deutsch-Mittelrussischer Güterverkehr.

Im direkten Deutsch-Mittelrussischen Güterverkehr nach Moskau dürfen die nachgenannten Artikel: Mühlsteine, Baumwolle, gesalzene und getrocknete Häute, Thee, Blättertabak, rohe Wolle, Eisen, Gusseisen, Stahl und Kupfer, unbearbeitet, Harpius, Soda und Farbestoffe aller Art nicht mit anderen Gütern in einen Wagen zusammengeladen werden, weil die Zollabfertigung der genannten Artikel in Moskau in einem von dem dortigen Hauptzollamt räumlich getrennten Zolllagerhause erfolgt.

Betriebseröffnung der Neubaustrecke Brackwede-Osnabrück.

Die zum Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover gehörende Neubaustrecke von Brackwede über Rothenfelde nach Osnabrück mit den Stationen Steinhagen, Halle i/W., Borgholzhausen, Dissen-Rothenfelde, Hilter, Wellendorf, Ottoschacht und Oesede wird am 15. August d. J. für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr dem Betriebe übergeben werden.

Auf die genannte Bahnstrecke findet die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 Anwendung. Hinsichtlich der speziellen Betriebsleitung ist dieselbe dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Hannover (Hannover-Rheine) unterstellt.

Braunschweigische Landeseisenbahn.

Am 18. d. M. ist die Strecke Braunschweig-Derneburg mit den Stationen Braunschweig Nordbahnhof, Braunschweig Wilhelmithorbahnhof, Thiede, Hoheweg, Immendorf, Barum, Herrte, Salder, Lichtenberg, Osterlinde-Burgdorf und Derneburg, sowie den Haltepunkten Geitelde und Luttrum für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. Die Abnahme und feierliche Betriebseröffnung dieser Strecke fand am 16. d. Mts. statt. Der Eröffnung wohnten der Staatsminister Graf Görtz-Wrisberg, mehrere Preussische und Braunschweigische Kommissare und viele Ehrengäste bei.

Doberan-Heiligendamm.

Am 9. d. M. ist die Schmalspurbahn von der Station Doberan der Wismar-Rostocker Eisenbahn nach dem Seebade Heiligendamm, deren Konzessionsertheilung wir in No. 54 S. 614 erwähnten, für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Eisenbahnbauten in Sachsen-Coburg-Gotha.

Der Landtag des Herzogthums Gotha genehmigte in seiner Schlusssitzung den Bau der vier Sekundärbahnen Ohrdruf-Gräfenroda, Gotha-Herbsleben, Buffleben-Grossbehringen (Nessethalbahn) und Georgenthal-Tambach und bewilligte die hierfür erforderlichen Mittel im Gesammtbetrage von 3 635 000 *M.* Ausserdem bewilligte der Landtag; für den Bedürfnissfall 100 000 *M.* für etwaige Mehrkosten des Grunderwerbes bei den zu bauenden Bahnen, 150 000 *M.* für Vermehrung der Betriebsmittel, 15 000 *M.* für Abänderung der Lage der Haltestelle Burgtonna, 10 000 *M.* für Erweiterung der Gleisanlagen auf dem Sekundärbahnhof Gotha, 50 000 *M.* zur Beschaffung des Erneuerungsfonds für die Strecke Gotha-Ohrdruf, ferner 23 000 *M.* zur Herstellung von Schneezäunen auf der Strecke Gotha-Ohrdruf, 15 000 *M.* zur Errichtung der Haltestelle Emleben für Güterverladung und 75 000 *M.* zur Beschaffung von Betriebsmitteln für die Strecke Gotha-Ohrdruf. Der Regierungsantrag, die erforderlichen Geldmittel durch eine 4 pCt. Anleihe zu beschaffen, wurde abgelehnt, dagegen beschlossen, diese Geldmittel aus den Beständen der Staatskasse zu entnehmen. Besondere Wichtigkeit wird dem Einfluss der Strecke Ohrdruf-Gräfenroda auf den Transitverkehr in der Richtung Hannover-Göttingen-Mühlhausen-Langensalza-Gotha-Suhl-Ritschenhausen-Kissingen-Würzburg beigelegt. Sie kürzt den Schienenweg, der jetzt von Gotha auf einem Umwege über Eisenach oder Neudietendorf führt, durch direkte Einmündung in die Preussische Staatsbahn Erfurt-Ritschenhausen ab; es erscheint jedoch fraglich, ob diese Sekundärbahn nach ihrer Fertigstellung einen Einfluss auf den Transitverkehr ausüben wird.

Hydraulische Betriebsanlagen in Frankfurt a/M.

Wie bereits in No. 45 S. 523 erwähnt, wird für den Frankfurter Centralbahnhof eine ausgedehnte hydraulische Betriebsanlage geplant, welche in der Lage wäre, überschüssige Kraft in genügendem Masse anderweitig abzugeben. Der Magistrat von Frankfurt scheint jedoch den Besitz einer eigenen Anlage dem Abhängigkeitsverhältnisse vorzuziehen, da derselbe für die Herstellung eines Druckwasserwerkes im Hafen von der Stadtverordnetenversammlung einen Kredit von 260 000 *M.* verlangt. Nach dem erläuternden Berichte, welchen die „Kl. Pr." mittheilt, ist für den Betrieb sämmtlicher Krahnen, Schiebebühnen und Apparate im Hafen, zum Löschen und Laden der Schiffe etc. hydraulische Anlage in Aussicht genommen. Das System vereinigt die ganze Kraftanschaffung an einer Stelle. Nur drei Dampfkrahnen sollen solche Plätze bedienen, zu welchen es zur Zeit nicht gerechtfertigt erscheint die Druckwasserleitung hinzuführen. Auch beim Lagerhause ist hydraulischer Betrieb in Aussicht genommen worden. Die hydraulische Anlage zerfällt: 1. in die Kraftquelle, woselbst das Wasser unter hohem Druck zum Betrieb der maschinellen Anlage beschafft wird; 2. in die Leitungen, welche das Wasser nach allen Punkten, wo Kraft gebraucht wird, vertheilen; 3. in die Apparate, wie Krahnen u. dgl. zur Verwendung der Kraft an den einzelnen Stellen. Wenn auch die Absicht besteht, endgültig eine Turbinenanlage herzustellen, so wird der Entscheidung durch die gegenwärtige Vorlage in keiner Weise vorgegriffen. Die Rohrleitung und Krahnen sollen zur Zeit in dem Umfange ausgeführt werden, in welchem der nächste Bedarf es verlangt, und durch eine provisorische Kraftquelle mit Hochdruckwasser versehen werden. Für die Beschaffung der Kraft ist die jetzt im Hafen vorhandene Lokomobile von 40—50 Pferdekraft zu verwenden. Die vorläufige Kraftquelle soll mittelst eines Rohres mit dem permanenten Rohrnetz der Kraftvertheilung verbunden bleiben und die Anlage des Vertheilungsnetzes zur Zeit auf die Röhrenleitung längs des Nordquais und eines Theiles des Hafendamms, sowie auf jene längs der 500 km langen neuen Quaistrecke oberhalb der Main-Neckar-Eisenbahnbrücke beschränkt bleiben. Das Hauptrohr längs der Nordquaimauer würde, in den in der Quaimauer hergestellten Kanal verlegt, stets zugänglich sein. Am Nordquai sollen 3, am Hafendamm 2, oberhalb der Main-Neckar-Eisenbahnbrücke 1, zusammen 6 Laufkrahnen aufgestellt werden, die zusammen mit den anzuschaffenden 3 Dampfkrahnen für den ersten Betrieb genügen. Die Bewegung der Schiffe erfordert Aufstellung von 4 Spillen. Die Röhrenleitung soll eine Wandstärke bis zu 25 mm haben, die hydraulischen Krahnen ein Tragvermögen von 1 500 kg und 6 m Ausladung besitzen, die Spillen eine Zugkraft von 1 000 kg. Die Schiebebühnen sind so zu betreiben, dass durch Stellung eines Handrads auf der Bühne selbst die Vorwärts- und Rückwärtsbewegung derselben erreicht wird. Der Hydromotor zum Aufreissen der Schleusen soll dies bei Hochwasser in 4 Minuten bewerkstelligen, wobei eine Kraft von 8 000 kg erforderlich ist; gleichzeitig dient er zum Drehen der Drehbrücke. Die permanente Anlage erfordert 188 000 *M.*, die provisorische Kraftquelle 50 000 *M.* Das Wasser ist am zweckmässigsten der Quellwasserleitung zu entnehmen, weil Werth auf möglichste Reinheit gelegt wird. Dasselbe wird in ein auf dem Maschinenhause stehendes Reservoir von 10 cbm Inhalt geleitet. Der Dampf der Dampfmaschine wird zur Aufwärmung des kalten Wassers im Winter benutzt, wodurch bei kalter Witterung die Betriebsfähigkeit erhöht ist. Es sind Offerten von einer Anzahl Firmen, darunter auch von Armstrong, dem Erfinder des Systems, eingefordert, deren Eingang bis zum 15. d. Mts. zu erwarten war, so dass der Zuschlag bis zum 1. August erfolgen kann und die Ablieferung der nothwendigsten Anlagetheile im Oktober d. J., des Restes am 1. April 1887 zu erwarten ist.

Neues Projekt einer Simplonbahn.

Ueber ein von dem Senator A g u d i o bearbeitetes Projekt einer Eisenbahn über den Simplon berichtet die „Schweizerische Bauzeitung" folgendes:

Die ganze Länge der Bahn zwischen Brieg und Domo d'Ossola beträgt 49 km und zerfällt in zwei Abtheilungen. Die erstere, mit 24 km Länge von Brieg bis zur Italienischen Grenze, soll nach dem System Agudio betrieben werden, die andere 25 km lange Abtheilung unter Verwendung gewöhnlicher Adhäsionslokomotiven.

Die Bergstrecke wird in 4 Sektionen von 6 km Länge getheilt, je zwei auf jeder Bergseite. Jede Sektion ersteigt 400 m Höhe. In einer Höhe von 1 200 m über Meer sind die Wassermotoren angebracht, welche zum Betriebe der Rampen dienen sollen. Die Steigung beträgt hier 80 bis 100 ‰, auf der Abtheilung mit Lokomotivbetrieb 25 ‰.

Die beiden Motorenanlagen am Berge sollen in erster Linie zur Anlage des Haupttunnels auf der Höhe verwendet werden, dann aber auch zur Ventilation und Beleuchtung des Tunnels während des Betriebes. Die Länge des in einer Höhe von rund 1 600 m liegenden Tunnels beträgt 6 050 m. Bei Anwendung von Lokomotoren, wie sie zur Zeit an der Superga im Betriebe sind, könnten Züge von 90 t, bei Verwendung von Lokomotoren, wie sie seinerzeit in Lanslebourg thätig waren, Züge von 120 t befördert werden. Bei der weiteren Annahme, dass alle 35 Minuten ein Zug verkehrt, könnten pro Tag 3 bis 4 000 Bruttotonnen über den Simplon befördert werden. Die Fahrt von Brieg bis Domo d'Ossola soll 3 Stunden 20 Minuten dauern; es ist also eine Geschwindigkeit von 12 km auf den Seilrampen und eine solche von 25 km auf der Lokomotivstrecke zu Grunde gelegt.

Das ganze Baukapital wird zu 28 Millionen Franken berechnet, wovon 10 Millionen zum Bau der Abtheilung von der Landesgrenze bis Domo d'Ossola verwendet und von der Italienischen Regierung als Subvention geliefert werden sollen. Es ist also hier der Kilometer Bahn zu 250 000, auf der eigentlichen Bergstrecke zu 750 000 Frcs. veranschlagt.

Als Verkehrsmengen werden angenommen: 150 000 Reisende und 150 000 t Güter. Die Taxen sollen betragen: 21 Cts. pro Person und Tonne für jeden Kilometer der Bergstrecke, 14 Cts. pro Person und Tonne für jeden Kilometer der Thalstrecke. Es ergibt sich daher eine Bruttoeinnahme von $2^1/_2$ Millionen. Die Betriebsausgaben werden berechnet zu 4,05 Frcs. pro Zugkilometer oder $1^1/_2$ Million Franken für obigen Jahresverkehr. Es bleibt somit 1 Million Franken zur Verzinsung des Aktienkapitals von 18 Millionen Franken oder rund 6 pCt.

Abgesehen von den 10 Millionen Franken, für welche die Italienische Regierung das auf ihrem Gebiete liegende Stück ausführen soll, verlangt Agudio keine Subventionen, dagegen eine Zinsengarantie von 6 pCt. für das Aktienkapital von 18 Millionen, die gemeinschaftlich zu leisten wäre von der Eidgenossenschaft, den Kantonen Wallis und Waadt, den Schweizerischen Westbahnen, der Französischen Ost- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und den Italienischen Bahnen Mediterraneo und Adriatico.

Agudio legt dem Baue nach seinem Projekte nur einen provisorischen Charakter bei und hofft, dass in nicht ferner Zeit die Seilrampen durch das bekannte Projekt mit dem 20 km langen Tunnel ersetzt werden.

Die Schwedischen Eisenbahnen im Jahre 1884.*)

In England war bereits seit einem Vierteljahrhundert, in Deutschland fast seit zwei Jahrzehnten die erste Eisenbahn eröffnet, als Schweden den Ausbau seines Eisenbahnnetzes begann. Denn während in jenen Ländern es zunächst das Privatkapital war, welches sich den Eisenbahnunternehmungen zuwandte und der Staat erst später sein Augenmerk auf dieselben richtete, so wollte in dem nicht reichen und nur dünn be-

*) Vergl. „Allmän svensk jernvägsstatistik för ar 1884."

völkerten Schweden kein Unternehmer sein Geld bei so zweifelhaften Hoffnungen auf Erfolg dem Verluste aussetzen. Es war daher der Staat gezwungen, die für das Land nothwendigsten Linien zu bauen. Im Jahre 1854 nahm derselbe den Ausbau in Angriff mit dem Plane, zunächst die Hauptstadt Stockholm nach Süden mit Malmö, nach Südwesten mit Gothenburg, nach Nordwesten mit Norwegen (Grenze bei Charlottenberg) und nach Norden mit Upsala zu verbinden.

Nach diesem Vorgehen des Staates wagte sich auch das Privatkapital, wenn auch nur schüchtern, an Eisenbahnunternehmungen, und noch vor Eröffnung der ersten Staatsbahnstrecke, die im Dezember 1856 erfolgte, wurde im März 1856 ein Theil der Nora-Karlskoga und Nora-Ervalla Eisenbahn dem Betriebe übergeben. Der Staatsbahnbau schritt nur langsam vorwärts; erst 1862 war die Verbindung Stockholms mit Gothenburg, 1864 mit Malmö, 1866 mit Upsala und 1871 mit der Norwegischen Grenze bei Charlottenberg hergestellt.

Die Länge der Privatbahnen nahm jedoch noch langsamer zu und blieb — abgesehen von den Jahren 1856 und 1857 — weit hinter der der Staatsbahnen zurück. Vom Jahre 1872 wuchsen aber alsdann die Privatbahnen sehr schnell, überflügelten 1874 die Staatsbahnen und hatten Ende 1885 fast die doppelte Länge wie diese.

Wir fügen zur besseren Veranschaulichung dieser Entwickelung hierunter eine Uebersicht bei.

Am Schlusse des Jahres	betrug die Länge der Staatsbahnen km	der Privatbahnen km	zusammen km
1856	32	34	66
1857	93	115	208
1858	168	138	306
1859	252	175	427
1860	303	204	507
1861	332	219	551
1862	669	219	888
1863	733	261	994
1864	862	261	1 123
1865	869	461	1 285
1866	1 044	503	1 547
1867	1 078	590	1 668
1868	1 078	590	1 668
1869	1 118	590	1 708
1870	1 118	590	1 708
1871	1 189	609	1 798
1872	1 239	652	1 891
1873	1 382	931	2 313
1874	1 455	1 903	3 358
1875	1 513	2 168	3 681
1876	1 595	2 706	4 301
1877	1 622	3 218	4 840
1878	1 724	3 472	5 196
1879	1 941	3 739	5 680
1880	1 956	3 923	5 879
1881	2 194	3 980	6 174
1882	2 232	4 073	6 305
1883	2 299	4 101	6 400
1884	2 312	4 288	6 600
1885	2 387	4 505	6 892

Hiernach wuchs die Länge der Staatsbahnen im Jahre 1885 um 75 km und zwar wurde die 57 km lange Bahn Sundsvall-Torpshammar, welche an die Staatsbahnstrecke Ange-Torpshammar anschliesst, für den Staat angekauft und die 18 km lange Strecke Kilafors-Bergviken am 15. Dezember eröffnet. Durch die erstere Massnahme ist die Verbindung der von Stockholm über Upsala, Kilafors, Ange, Bräcke nach Storlien — zum Anschluss an die von Drontheim kommende Norwegische Staatsbahn — führende nördliche Staatsbahn mit dem Meere vollkommen in den Händen des Staates; doch auch durch die Strecke Kilafors-Bergviken, deren Fortsetzung nach Söderhamn und Stugsund bereits im Bau begriffen ist,*) wird jene Linie mit der Ostsee verbunden werden. Den nördlichsten Anschluss an das Baltische Meer wird die nördliche Staatsbahn indessen durch die gleichfalls im Bau begriffene Fortsetzung der Strecke Bräcke-Ragunda erhalten.

Die Privatbahnen hatten im Jahre 1885 einen Zuwachs von 217 km und zwar wurden 275 km neuer Bahnen eröffnet, während die schon genannte Bahn Sundsvall-Torpshammar — deren Länge im Vorjahre mit 58 km berechnet war — in Abgang zu bringen ist. Die neuerbauten 275 km vertheilen sich auf sechs Bahnen:

*) Diese Linie sollte nach zuverlässiger Mittheilung bereits im Frühjahr d. J. eröffnet werden. Die Redaktion.

1. Die 118 km langen normalspurigen Linien Helsingborg-Halmstad und Höganäs-Astorp unter dem Namen Skane-Hallands Eisenbahn, welche der gleichnamigen Aktiengesellschaft gehört; von derselben wurden die Strecken Helsingborg-Engelholm und Höganäs-Astorp am 9. Januar, die Strecke Engelholm-Halmstad am 21. August 1885 in Betrieb genommen. Der Staat gewährte einen Zuschuss von 2 295 500 Kronen zum Bau dieser Bahn.

2. Die 12 km lange normalspurige Strecke Kinnared-Fegen, deren Eröffnung am 10. September erfolgte; diese Linie befindet sich im Besitz einer Privatperson.

3. Die 27 km lange schmalspurige Bahn Finspong-Norsholm, der gleichnamigen Aktiengesellschaft gehörend. Die Eröffnung dieser Linie, zu deren Bau der Staat einen Zuschuss von 500 000 Kronen leistete, erfolgte am 1. Oktober.

4. Die 38 km lange normalspurige Linie Boras-Svenljunga unter dem Namen Kinds härads Eisenbahn, im Besitze der gleichnamigen Aktiengesellschaft; die Bahn, zu deren Bau eine Staatsunterstützung von 500 000 Kronen gewährt worden war, wurde am 1. November dem Verkehre übergeben.

5. Die 56 km lange schmalspurige Bahn Stockholm-Rimbo, im Besitze der gleichnamigen Aktiengesellschaft; diese Bahn welche am 21. Dezember eröffnet wurde, bildet, umgeben von normalspurigen Linien, im Zusammenhang mit der Bahn Lenna-Norrtelje, an welche sie in Rimbo Anschluss hat, und der die Fortsetzung der letzteren bildenden Upsala-Lenna Eisenbahn ein zusammenhängendes Netz von 137 km mit der schmalen Spurweite von 0,891 m. Zum Bau dieser Bahn gewährte der Staat einen Zuschuss von 500 000 Kronen.

6. Die 24 km lange normalspurige Eisenbahn Kristianstad-Immeln, welche Eigenthum der gleichnamigen Aktiengesellschaft ist und am 3. Dezember in Betrieb genommen wurde.

Die Staatsbahnen, welche — abgesehen von der neuerworbenen schmalspurigen Bahn Sundsvall-Torpshammar — sämmtlich normalspurig sind, stehen unter einer Verwaltung, während an Privatbahnen 84 vorhanden sind, und wenn auch mehrere, verschiedenen Besitzern gehörige Bahnen unter einer Verwaltung vereinigt sind, so bleiben doch noch etwa 70 getrennte Verwaltungen. Von den Privatbahnverwaltungen haben die Bergslagernas-Eisenbahnen das bedeutendste Netz (486 km), nächstdem die unter einer Verwaltung stehenden Stockholm-Vesteras-Bergslagen, Sala-Tillberga, Norbergs und Klackbergs Eisenbahnen (247 km); ausserdem haben noch 7 Verwaltungen ein Netz über 100 km, jedoch unter 200 km. Es sind dies die Eisenbahnen Halmstad-Nässjö, Norsholm-Vestervik-Hultsfred, Oxelösund-Flen-Vestmanland, Nässjö-Oskarshamn, Nora-Karlskoga und Nora-Ervalla (unter einer Verwaltung), Upsala-Gefle und endlich Karlskrona-Vexiö. Alle übrigen Verwaltungen haben je nur ein Netz unter 100 km im Betriebe.

Von den 84 Privatbahnen haben 48 mit einer Gesammtlänge von 3 123 km die normale Spurweite 1,435 m, 36 dagegen mit 1 382 km Länge schmale Spurweite. Dieselbe ist indessen äusserst mannigfach; über 800 km Bahnen haben 0,891 m, etwa 200 1,067 m, etwa 150 1,217 m, noch andere 0,802, 1,093 und 1,188 m Spurweite.

Ohne Zusammenhang mit dem übrigen Netze der Schwedischen Bahnen stehen 5 Bahnen mit einer Länge von 129 km und zwar die normalspurige Eisenbahn Marme-Sandarne und die schmalspurige Hudiksvall- (Hudiksvall-Näsviken), Söderhamn- (Söderhamn-Bergvik), Vintjern-Jädraas und die Gotlands-Eisenbahn (Visby-Hemse).

Ganz Schweden in Betracht gezogen, kommen auf 10 000 Einwohner 14,84, auf 100 qkm 1,56 km Eisenbahnen; scheidet man indessen Norbotten und Vesterbotten, welche keine Eisenbahnen haben, aus, so stellt sich das Verhältniss auf 15,53 bezw. 2,54 km.

Die Baukosten für sämmtliche Schwedische Bahnen betrugen am Schlusse des Jahres 1884 rund 466 Millionen Kronen, 1885 478 Millionen Kronen, und zwar entfallen hiervon auf die Staatsbahnen rund 224 bezw. 230 Millionen, auf die Privatbahnen 242 bezw. 248 Millionen Kronen.

An Betriebsmitteln waren Ende 1884 vorhanden insgesammt 674 Lokomotiven, 1 483 Personen-, 75 Post- und 17 169 Güterwagen, von denen die Staatsbahnen 317 Lokomotiven, 758 Personen- und Post-, sowie 8 144 Güterwagen, die Privatbahnen dagegen 357 Lokomotiven, 800 Personen- und Post-, sowie 9 025 Güterwagen besassen. Hiernach waren bei den Staatsbahnen für den Kilometer Bahnlänge 0,14 Lokomotiven, 0,31 Personenwagen und 3,52 Güterwagen vorhanden, bei den Privatbahnen indessen nur 0,08 Lokomotiven, 0,18 Personenwagen und 2,12 Güterwagen.

Mit diesen Betriebsmitteln wurden 1884 auf den Staatsbahnen 3,9 Millionen Reisende und 2,2 Millionen Tonnen Güter, auf den Privatbahnen 5,1 Millionen Reisende und dieselbe Anzahl Tonnen Güter, also auf sämmtlichen Bahnen 9 Millionen Reisende und 7,3 Millionen Tonnen Güter befördert; es kommen demnach bei den Staatsbahnen auf den Kilometer Betriebslänge 1 703 Personen und 944 t Güter; bei den Privatbahnen 1 230 Per-

sonen und 1 230 t Güter. Hiernach ist zwar der Personenverkehr gegen das Vorjahr stärker geworden, der Güterverkehr indessen schwächer. Die beförderten Personen haben auf den Staatsbahnen 178,6, auf den Privatbahnen 117,6 Millionen Kilometer zurückgelegt, es entfallen daher auf den Kilometer Betriebslänge 77 600 bezw. 28 500 Personenkilometer. Die Güter haben 223,3 bezw. 205,1 Millionen Kilometer durchfahren, wonach auf den Kilometer Betriebslänge 97 100 bezw. 49 600 tkm kommen.

Die gesammten Einnahmen betrugen nahe an 39 Millionen Kronen, von denen ziemlich 20 Millionen auf die Staatsbahnen, etwas über 19 Millionen auf die Privatbahnen entfielen. Zu der Gesammteinnahme trugen der Personenverkehr 33 pCt., der Güterverkehr 65 pCt. und besondere sowie verschiedene Einnahmen 2 pCt. bei. Dieses Verhältniss war indessen bei den Staats- und Privatbahnen verschieden; denn bei ersteren war der Personenverkehr mit 38, der Güterverkehr mit 60 pCt. an der Gesammteinnahme betheiligt, während bei letzteren sich das Verhältniss auf 27 bezw. 70 pCt. stellte. Auf den Kilometer Betriebslänge kamen bei den Staatsbahnen 8 600, bei den Privatbahnen 4 600 Kronen, was eine Mindereinnahme gegen das Vorjahr bei den ersteren von 300, bei letzteren von 100 Kronen für den Kilometer bedeutet.

Die Betriebsausgaben betrugen bei den Staatsbahnen rund 12,1, bei den Privatbahnen 9,9 Millionen Kronen, oder 5 273 bezw. 2 404 Kronen für den Kilometer Bahnlänge, während die Ausgaben bei ersteren also gegen das Vorjahr um 140 Kronen für den Kilometer gefallen, sind dieselben bei letzteren um 12 Kronen gestiegen.

Bei den Staatsbahnen betrugen 1884 die Ausgaben 61,2 pCt. der Einnahmen (60,8 pCt. 1883), bei den Privatbahnen 51,9 pCt. (1883 51,1 pCt.); bei ersteren war dieser Prozentsatz für die verschiedenen Strecken durch 47,2 und 109,6 pCt., bei letzteren durch 35,6 und 105,4 pCt. begrenzt.

Das Reinerträgniss belief sich bei den Staatsbahnen auf 7,7, bei den Privatbahnen auf 9,2 Millionen Kronen, das sind 3 339 bezw. 2 224 Kronen auf den Kilometer Bahnlänge. Bei ersteren betrug mithin der Ueberschuss 3,46 pCt. des Anlagekapitals (1883 3,65 pCt.), bei letzteren 4 pCt. (1883 4,23 pCt.).

Das günstigste Erträgniss hatte die Söderhamns-Eisenbahn (15,02 pCt.), nächstdem die Eisenbahnen Marma-Sandarne (13,71 Prozent), Vexiö-Alfvesta (12,69 pCt.), Sölverborg-Kristianstad, Gefle-Dala, Näs-Morshyttan); alsdann folgt erst die erste Staatsbahnstrecke Falköping-Gothenburg mit 7,31 pCt. Am ungünstigsten war das Ergebniss bei der am 21. Februar 1884 eröffneten 7 km langen Bahn Börringe-Anderslöf, bei welcher die Einnahmen von den Ausgaben um 0,31 pCt. überschritten wurden; gleichfalls erlitt einen Ausfall (— 0,13 pCt.) die zum Theil ebenfalls erst 1884 in Betrieb gesetzte, 80 km lange Staatsbahnstrecke Bräcke-Ragunda. Ueberschuss, ohne dass derselbe indessen 1 pCt. des Anlagekapitals erreichte, hatten ausser 3 Privatbahnen (zusammen 45 km lang) noch 3 Staatsbahnstrecken von zusammen 373 km Länge.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion hat die Zurechnung der der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Oesterreichische Linien) gehörigen, 2,5 km langen Lokalbahn Littau Bahnhof-Littau Stadt, welche am 10. d. Mts. für den Gesammtverkehr eröffnet wurde, zu den Vereins-Bahnstrecken ausgesprochen. Die Endstation dieser Lokalbahn hat die Bezeichnung Littau erhalten, während der Name der bisherigen Station Littau in Schwarzbach abgeändert worden ist.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3281 vom 13. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Ueberweisung eines Streitfalls zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 3293 vom 13. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den Kommissionsberichten zu No. XV und XVII der Tagesordnung der diesjährigen Generalversammlung (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 3320 vom 13. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Verlegung des Sitzes der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft nach Blankenburg a. H. (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 3341 vom 14. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für technische und Betriebs-Angelegenheiten, betreffend Prüfung der Anträge auf Zulassung von Vereins-Lenkachsen (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 3366 vom 16. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die in Salzburg stattfindende Techniker-Versammlung des Vereins (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 3371 vom 17. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 19. d. Mts.).

No. 3379 vom 16. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 6. d. Mts. in Bonn abgehaltenen Sitzung (abgesandt am 16. d. Mts.); die nächste Sitzung findet am 16. Dezember d. J. in Berlin statt.

No. 3383 vom 17. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Wiederzulassung von Güterwagen mit überragendem Schaffnersitz bei Sendungen nach Warschau transito (abgesandt am 19. d. Mts.).

No. 3393 vom 17. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend grundsätzliche Entscheidungen der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs (abgesandt am 19. d. Mts.).

Aus Russland.

Ein Konsortium Deutscher Kapitalisten hat in Petersburg, wie die Zeitungen berichten, die vorbereitenden Schritte gethan, um die Konzession zur Erbauung der seit langen Jahren projektirten, immer wieder aber von der Russischen Regierung beanstandeten, Verbindung von Kalisch zur Warschau-Bromberger Eisenbahn zu erlangen. Die jetzt projektirte Linie geht von Kalisch nach Kolo und soll in Kutno an die Warschau-Bromberger Bahn anschliessen, während auf der anderen Seite von Kalisch nach Ostrowo zum Anschluss an das Deutsche Bahnnetz gebaut werden soll. Falls die nachgesuchte Konzession ertheilt werden sollte, ist seitens derselben Unternehmer nach Fertigstellung der projektirten Strecke noch eine Verlängerung derselben bis Mlawa in Aussicht genommen, wodurch alsdann eine direkte Verbindung zwischen Kalisch und dem Eisenbahnnetz in der Provinz Preussen hergestellt werden würde. Gegenwärtig bereisen zwei Deutsche, von dem erwähnten Konsortium beauftragte Ingenieure das Gebiet der projektirten Strecke.

Aus Nordamerika.

Erfolg der Ermässigung der Personenfahrpreise auf der Strecke Newyork-Chicago.

Das Ergebniss des auf den Trunkbahnen 1884/85 bei dem Wettbewerb um den Personenverkehr zwischen den beiden vorbezeichneten Punkten angestellten Versuches einer erheblichen Herabsetzung der Fahrgelder ist lehrreich für die Beurtheilung der Frage, wie weit der Reiseverkehr durch solche Massnahmen gefördert werden kann.

Zwischen den östlichen Trunkbahnen bestand über den Personenverkehr ein Konkurrenzvertrag, auf Grund dessen die Fahrpreise während des Jahres 1883 und bis zum Bruche des Vertrages im August 1884 vielleicht besser als je zuvor festgehalten wurden. Dieselben betrugen auf der Strecke Newyork-Chicago 20 D. I. Klasse limited, nebst 18,50 D. niedrigstem ermässigten Satz („differential“). Vom Bruche des Pool ab bis Oktober 1884 war die Ermässigung noch keine allgemeine, und erst im November liessen die betheiligten Bahnen, ausschliesslich der „Pensylvania“, dieselbe in erheblichem Masse eintreten, so dass während ungefähr 8 Monaten des Jahres 1885 die Sätze 8,50—10 D., also etwa die Hälfte der regelmässigen Preise, betrugen. Die „Pensylvania“ allein hielt den 20 D.-Satz bis Juni 1885 (25 D. für ihre „limited“-Züge) fest und ermässigte denselben erst dann auf 15 D. Im Dezember setzten sämmtliche Bahnen die früheren Beträge wieder in Kraft.

Der Erfolg dieser grossen und langdauernden Herabsetzung ergibt sich aus den nachstehend mitgetheilten Zahlen der von Newyork nach Chicago und darüber hinaus verkauften Billete, der Durchschnittseinnahme aus diesen Billeten auf den östlichen Trunkbahnen, d. h. bis Buffalo, Pittsburgh u. s. w. und des für jedes Billet gelösten Durchschnittsbetrages:

	Erstes Halbjahr 1884	Erstes Halbjahr 1883	Abnahme	
Zahl der verkauften Billete	37 430	37 744	314	0,8 pCt.
Gesammteinnahme	336 151	347 866	11 715 D.	3,4 „
Durchschnittseinnahme pro Billet	8,98	9,22	0,24 „	2,6 „

Hieraus geht hervor, dass der Reiseverkehr ausserordentlich beständig ist. Das Geschäft, wie auch die Preise und Einnahmen waren in beiden Halbjahren fast ganz gleich.

	Zweites Halbjahr 1884	Zweites Halbjahr 1883	Ab- oder Zunahme	
Zahl der Billete	57 152	48 450	+ 8 702	+ 18,0 pCt.
Gesammteinnahme	415 714	441 024	— 25 310 D.	— 5,7 „
Durchschnittseinnahme pro Billet	7,27	9,10	— 1,83 „	— 20,0 „

In dem zweiten Halbjahre steht also eine Ermässigung um 20 pCt. pro Billet einer Verkehrszunahme von 18 pCt. gegenüber, so dass der Einnahmeausfall nur gering war. Es fällt hierbei aber ins Gewicht, dass die Hauptermässigung erst im November begann und die „Pensylvania“ überhaupt die Tarife nicht herabsetzte. Die Durchschnittseinnahme pro Billet auf den Bahnen, ausser der „Pensylvania“, belief sich nur auf 6,18 D.

Im ganzen e r s t e n Halbjahr 1885 standen die Sätze auf der niedrigsten Stufe, und die Vergleichung der Ergebnisse desselben gegen 1883 ergibt folgendes:

	Erstes Halbjahr 1885	1883	Zu- oder Abnahme	
Verkaufte Billete .	48 692	37 744	+ 10 948	+ 29,0 pCt.
Einnahme dafür . .	238 779	347 866	— 109 087 D.	— 31,4 „
Durchschnittlich pro Billet	4,90	9,22	— 4,32 „	— 46,8 „

Eine Preisherabsetzung von etwa 47 pCt. (mithin pro Mile weniger als 1 Cts. — 2,64 ₰ — pro Kilometer I. Wagenklasse) hat also eine Vermehrung der Reisen um 29 pCt. und eine V e r m i n d e r u n g d e r E i n n a h m e n u m $31^1/_2$ p C t. herbeigeführt. Die Bahnen beförderten beinahe 11 000 Personen mehr und hatten dafür 109 000 D. Einnahme weniger!

Nach einer kleinen Erhöhung im August 1885 wurden erst im Dezember die alten Beträge wieder eingeführt. Die Vergleichung der l e t z t e n Hälfte der Jahre 1885, 1884 und 1883 ergibt nun folgendes:

	Letztes Halbjahr 1885	1884	1883
Zahl der verkauften Billete . .	55 755	57 152	48 450
Einnahme dafür	328 234	415 714	441 024 D.
Einnahme pro Billet	5,89	7,27	9,10 „

wobei zu berücksichtigen ist, dass in dem zweiten halben Jahre der Reiseverkehr unter gewöhnlichen Verhältnissen um 30 pCt. grösser zu sein pflegt als in der ersten Hälfte. Die sehr niedrigen Sätze bestanden 1884 für zwei, 1885 für fünf Monate. Bei einem um 35 pCt. niedrigeren Preise als 1883 war der Billetverkauf 1885 nur um 15 pCt. stärker, während die Einnahmen sich um 26 pCt. geringer stellten. Noch bezeichnender ist, dass, obwohl die Preise um 19 pCt. niedriger standen als 1884, doch um $2^1/_2$ pCt. w e n i g e r Billete verkauft wurden.

Die Ursache hiervon mag darin liegen, dass das Bedürfniss nach billigen Chicagoer Billeten ziemlich gedeckt war. Auch beeilt sich natürlich das Publikum, einen Eisenbahnkrieg auszunutzen, da man nicht wissen kann, wie bald derselbe aufhört; der Verkehrszuwachs bei einem Kriege von kurzer Dauer pflegt daher verhältnissmässig grösser zu sein, als bei längerer Beibehaltung der niedrigen Sätze. Im vorliegenden Falle dauerte der Krieg so lange, dass die durch denselben veranlasste Anregung einer Verkehrssteigerung wohl bereits vor seinem Ende erschöpft war.

Wie die folgende nach Monaten aufgestellte Tabelle des Verkaufs an Billeten von Newyork nach Chicago und weiter ergibt:

1884:	Billetzahl	Einnahme D.	Durchschnittssatz D.
Juli . .	$6\,199^1/_2$	50 407	8,13
August	5 021	40 199	8,01
September .	$5\,205^1/_2$	40 848	7,85
Oktober	$4\,119^1/_2$	30 381	7,37
November .	$5\,949^1/_2$	29 609	4,98
Dezember .	$4\,786^1/_2$	21 029	4,40
1885:			
Januar .	$3\,696^1/_2$	16 305	4,70
Februar	$3\,027^1/_2$	13 631	4,50
März .	$4\,115^1/_2$	18 533	4,50

1885:	Billetzahl	Einnahme D.	Durchschnittssatz D.
April .	4 016	18 589	4,63
Mai . .	4 198	19 658	4,68
Juni . .	4 734	21 563	4,55
Juli . .	$4\,793^1/_2$	20 402	4,26
August	$5\,852^1/_2$	27 853	4,76
September .	5 624	33 227	5,91
Oktober	4 560	26 977	5,92
November .	3 225	19 377	6,01
Dezember .	2 484	21 587	8,69

wurde während dieser Periode die grösste Zahl der Billete im Juli v o r Beginn des Eisenbahnkrieges verkauft; doch war dies nur eine zufällige Ausnahme und eine Folge der damals in Chicago abgehaltenen nationalen Zusammenkünfte. Im nächsten Juli, bei einem Fahrpreis von **4,26** s t a t t **8,13** D. war der Billetverkauf um **21** p C t. g e r i n g e r! Nach Beginn der allgemeinen Herabsetzungen gegen Ende Oktober nahm der Billetverkauf bedeutend zu. Gewöhnlich ist der Reiseverkehr im November schwächer, als im Oktober; aber im Oktober 1884 hatte man 133 Passagiere von Newyork nach Chicago (zum Durchschnittspreise von 15,68 D. für die ganze Strecke), dagegen 198 pro Tag im November zum Durchschnittspreise von 10,60 D. Dies hielt natürlich nicht an. Der erste Monat der niedrigen Taxen hatte den stärksten Billetverkauf von den gesammten 13 Monaten dieser Periode. Am nächsten standen August 1885 (189 pro Tag) und September desselben Jahres (187 pro Tag).

Das Gesammtergebniss der drei Monate des Jahres 1884 vor der grossen Herabsetzung (August—Oktober) gegenüber dem gleichen Zeitraum des Jahres 1885 stellt sich wie folgt:

	August, September, Oktober 1885	1884	Zu- oder Abnahme	
Verkaufte Billete	16 037	14 347	+ 1 690	+ 11,8 pCt.
Einnahme dafür	88 057	111 428	— 23 371 D.	— 21,0 „
Durchschnittlich pro Billet	5,54	7,77	— 2,23 „	— 29,0 „

Aus den vorstehenden Angaben ist — was damals natürlich den Verkehrsleuten schon bekannt war — ersichtlich, dass eine grosse Preisermässigung für ein Billet nach Chicago den Verkehr nicht genügend vermehrt, um einen bedeutenden Ausfall in den Brutto-, um nicht zu sagen in den Nettoerträgen, zu verhindern; aber es ist ferner ersichtlich — was den Eisenbahnmännern vorher nicht so allgemein bekannt war —, welcher Zuwachs im Reiseverkehr in einem solchen Falle auf einer Strecke, wie der bezeichneten, herbeigeführt zu werden pflegt. Eine Ermässigung des Preises auf die Hälfte und noch darunter hatte nur eine Vermehrung des Verkehrs um 29 pCt., dagegen einen Bruttoeinnahme-Ausfall von $39^1/_2$ pCt. zur Folge. Während des ganzen Jahres 1883, in welchem normale Preise bestanden, hatte man 86 194 Reisende, 1885 dagegen mit 11 Monaten sehr niedriger Taxen 104 447 d. h. 21 pCt. mehr.

Aus diesen Zahlen ergibt sich eine weitere wichtige Thatsache, dass dieser Reiseverkehr, welcher die längste Durchgangsstrecke des Landes, wenn nicht der Welt überhaupt, betrifft, nur einen geringen Beitrag zu den Gesammteinnahmen liefert. Im Jahre 1883 beliefen sich die Einnahmen der Trunkbahnen aus der I. Wagenklasse n a c h u n d v o n Chicago und weiter auf 788 890 D. und aus der II. Wagenklasse auf 163 657 D., im ganzen auf 952 547 D.; der Erlös aus dem gesammten übrigen Verkehr von allen Seeküsten-Stationen nach und über den westlichen Endpunkt der Trunkbahnen wird auf nicht viel mehr als das $1^1/_2$fache geschätzt, und deren Gesammteinnahme aus dem Durchgangs-Personenverkehr in beiden Richtungen, zu vollen Taxen, auf 3 000 000 D., also ungefähr 10 pCt. der Total-Personengeldeinnahmen der Newyork-Centralbahnen, Erie- und Pensylvania-Bahnen.

Eine Ermässigung der Durchgangstaxen beeinflusst nun keineswegs alle anderen Fahrpreise, wohl aber viele derselben, wie auch aus dem Heruntergehen der Gesammt-Personengeldeinnahmen einzelner der betheiligten Bahnen hervorgeht. Der grosse Ausfall von 1 752 000 D. in den Personengeldeinnahmen der drei Newyork-Buffalo-Bahnen, welche bei dem Durchgangsverkehr konkurriren, kann indessen selbstverständlich nicht den niedrigen Durchgangspreisen allein zugeschrieben werden, denn diese Summe beträgt ungefähr $^7/_8$ der gesammten Durchgangs-Personeneinnahmen bei regelmässigen Fahrpreisen; die Ursache muss vielmehr vorzugsweise in der unmittelbaren Wettbewerbung um den Lokalverkehr zwischen den betheiligten Bahnen gesucht werden. („Railr. Gaz.“)

Miszellen.

Elektrische Beleuchtung des Great Western Bahnhofes in London.

In No. 27 des „Centralbl. der Bauverwaltung“ berichtet der technische Attaché an der Deutschen Botschaft in L o n d o n, Herr Professor und Baurath G a r b e, über die am 21. April d. J. eröffnete elektrische Beleuchtungsanlage des grossen Personen- und Güterbahnhofes P a d d i n g t o n der G r e a t W e s t e r n Eisenbahngesellschaft, welcher auch die Haltestellen R o y a l O a k und W e s t b o u r n e P a r k, sowie einen geräumigen Gasthof umfasst und eine Länge von 2,4 km besitzt. Es ist dies die grossartigste elektrische Anlage Grossbritanniens. Auf der 27 ha grossen Fläche befinden sich 4 115 Glühlichter von je 25 Kerzen Stärke und 98 Bogenlichter von je 3 500 Kerzen Stärke, durch welche sämmtliche Baulichkeiten beleuchtet werden. Die Einrichtung ist ausgeführt und wird betrieben durch die „T e l e g r a p h C o n s t r u c t i o n a n d M a i n t e n a n c e C o m p a n y“, welche das durch sehr grosse Maschinen ausgezeichnete System ihres Geschäftsleiters J. E. G o r d o n gewählt hat. Zur Erzeugung des elektrischen Stromes dienen drei Dynamomaschinen von je 46 t Gewicht, deren Magnete einen Durchmesser von 2,95 m und ein Gewicht von 22 t haben. Zur Erzeugung des Stromes in letzteren sind 3 Crompton-Dynamomaschinen vorhanden.

Die elektrische Leitung ist mit Hilfe von sechs Unterstationen derartig eingerichtet, dass stets zwei Leitungen neben einander herlaufen, von denen die eine mit der ersten, die andere mit der zweiten Dynamomaschine verbunden ist. Die Lichter werden abwechselnd von der einen bezw. von der anderen Leitung erzeugt, so dass bei vorübergehendem Versagen der einen Maschine nur das je zweite Licht auf kurze Zeit erlischt, bis die Ersatzmaschine in Thätigkeit gebracht ist. Durch die Unterstationen, nach der sogenannten „getheilten Anordnung von J. E. Gordon“ soll an Kupfer für die Leitungen gespart und ein Licht von grösserer Gleichmässigkeit erzielt werden.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 56 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 21. Juli 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Eröffnungen.

Braunschweigische Landeseisenbahn. Am 18. d. Mts. wird unsere Strecke Braunschweig Nordbahnhof - Derneburg dem öffentlichen Verkehre und zwar zunächst nur für den Personen- und Gepäckverkehr übergeben.

An der neuen Strecke liegen die Stationen Braunschweig Nordbahnhof, Braunschweig Wilhelmithorbahnhof, Thiede, Hoheweg, Immendorf, Barum, Heerte, Salder, Lichtenberg, Osterlinde-Burgdorf und Derneburg, sowie die Haltepunkte Geitelde und Luttrum.

Ueber die Personen - Fahrpreise kann das Nähere aus den auf den Stationen aushängenden Tarifen ersehen werden.

Die Direktion (1480)
der Braunschweigischen Landeseisenbahn-Gesellschaft.

2. Güterverkehr.

Die an der Linie Falkenstein-Herlasgrün gelegene Haltestelle für Personenverkehr Thossfell wird am 25. Juli d. J. für den Wagenladungsverkehr, jedoch ausschliesslich Langholz, eröffnet.

Zur Berechnung der Frachtsätze für diese Verkehrsstelle sind die aus dem Kilometerzeiger vom 18. Mai 1885 ersichtlichen Entfernungen für Herlasgrün oder Treuen, zuzüglich 4 km anzuwenden. Ausserdem gelangt ein bei sämmtlichen Güterexpeditionen zu erfragender Gebührenzuschlag zur Erhebung.

Dresden, den 16. Juli 1886. (1481)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Freiherr von Biedermann.

Nassau - Württembergischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. treten für den Verkehr mit Burgsolms ermässigte Ausnahmesätze für Roheisen etc. in Kraft.

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 14. Juli 1886. (1482)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn - Verkehre Altona - Erfurt, Berlin - Erfurt, Bromberg - Erfurt, Hannover-Erfurt und Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verbands-Verkehr. Die Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs für frische und gedörrte Pflaumen zum See-Export im Verkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nach den Deutschen Nord- und Ostseehäfen wird bis zum 30. September 1887 verlängert.

Gleichzeitig wird der fragliche Ausnahmetarif durch Einbeziehung der Versandstationen Dornburg, Jena und Rudolstadt der Saal-Eisenbahn erweitert.

Erfurt, den 15. Juli 1886. (1483)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Für die Artikel Soda und Chlorkalk bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg oder Frachtzahlung hierfür pro Wagen, kommen vom 20. Juli d. J. ab im Verkehr von den Bayerischen Stationen Doos und Heufeld nach Annaberg, Chemnitz, Dresden (Alt- und Neustadt), Freiberg, Glauchau, Königstein, Leipzig (Bayr. und Dresdn. Bhf.), Penig, Plauen (ob. und unt. Bhf.), Sebnitz, Zittau und Zwickau Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung. Ausserdem treten für unsere Station Klotzsche neue Frachtsätze in Kraft. Die betheiligten Expeditionen ertheilen hierüber auf Befragen Auskunft.

Dresden, am 16. Juli 1886. (1484)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Freiherr von Biedermann.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Mit Wirkung vom 15. Juli d. J. wird die Bayerische Station Thüngen in den Ausnahmetarif für den Transport von Holz vom 1. März 1884 und zwar in Schnitt - Tariftabelle A mit folgenden Sätzen aufgenommen:

Bis zum Schnittpunkt I.
km 95 Klasse A 0,35, Klasse B 0,33 ℳ für 100 kg.

Bis zum Schnittpunkt II.
km 19 Klasse A 0,12, Klasse B 0,12 ℳ für 100 kg.

Köln, den 16. Juli 1886. (1485)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Die neu eröffnete Prinz Heinrichbahn-Station „Rodingen Französische Grenze“ ist mit den für die Station Athus bestehenden Entfernungen, Frachtsätzen und Instradirungsvorschriften in das Tarifheft No. 3 und 6 (Verkehr mit Pfälzischen und Badischen Stationen) aufgenommen.

Köln, den 16. Juli 1886. (1486)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal - Güterverkehr Köln (rechtsrheinische). Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 25. Mai d. J., betreffend die Einführung neuer Tarife für die Lokalverkehre der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrhein.) und Köln (rechtsrhein.), sowie für den Rheinischen Nachbarverkehr, wird hiermit zur Kenntniss gebracht, dass der vom 1. Januar 1887 ab gültige Lokal-Gütertarif für unsern Verwaltungsbezirk von jetzt ab bei den diesseitigen Güterexpeditionen und in unserm hiesigen Geschäftslokale zum Preise von 1,80 ℳ für das Stück käuflich zu haben ist.

Köln, den 10. Juli 1886. (1487)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. Am 5. Juli c. sind für Salztransporte in Wagenladungen von je 10 000 kg von den Württembergischen Stationen Heilbronn und Neckarsulm nach den Stationen Aachen, Aachen - Bleyberg (Grenze), Duisburg, Stolberg und Würselen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (linksrheinisch) bezw. Köln (rechtsrheinisch) und der Aachen - Jülicher Eisenbahn ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 15. Juli 1886. (1488)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahn - Güterverkehr Altona - Erfurt. Am 15. Juli d. J. kommen für die Beförderung von Steinsalz und Siedesalz zur überseeischen Ausfuhr bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 50 000 kg an einen Empfänger im Verkehr von Erfurt, Thür. Bhf. nach Altona, Hamburg H. und Kiel besonders ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Erfurt, den 15. Juli 1886. (1489)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nassau-Württembergischer Güterverkehr. Am 10. d. Mts. sind für den Transport von Steinsalz zwischen den Stationen Höchst a/M., Mühlheim a/M. und Offenbach einer- und Heilbronn und Neckarsulm andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen. (1490)

Im Namen der betheiligten Verwaltungen:
Frankfurt a/M., den 15. Juli 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch - Ungarischer und Thüringisch-Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. August d. J. tritt in den obengenannten Verbänden ein Ausnahmetarif für die eilgutmässige Beförderung von Bäumen, Sträuchern und Blumen zwischen Altenburg, Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt (Leipz. und Schles. Bahnhof), Leipzig (Bayer., Dresdn., Thür. und Eilenburger Bahnhof) einerseits und Budapest andrerseits in Kraft. Die Frachtsätze desselben sind bei diesen Verbandsstationen zu erfahren.

Dresden, den 14. Juli 1886. (1491)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Berlin - Breslau. Am 1. August cr. gelangen für den Transport von rohen Kalksteinen bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg auf einem Wagen resp. bei Zahlung der Fracht für dieses Quantum von Gogolin, Guradze- und Ottmuthweiche nach Saarau folgende Aus-

nahmefrachtsätze widerruflich zur Einführung:
von Gogolin und Ottmuthweiche 0,39 *M.*
„ Guradzeweiche . . . . . . 0,38 „
pro 100 kg.
Breslau, am 15. Juli 1886. (1492)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. September d. Js. tritt ein neuer Tarif mit direkten Frachtsätzen für **Oberschlesische Steinkohlen und Kokessendungen** nach Stationen der Russischen Südwestbahnen in Kraft.
Druckexemplare des Tarifs sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.
Breslau, den 14. Juli 1886. (1493)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Am 1. August d. J. tritt der 2. Nachtrag zu Heft III A (Baden-Vereinigte Schweizerbahnen) der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen von Frachtsätzen, Aufhebung der Frachtsätze für den Verkehr zwischen Pfullendorf Bad. B. und Altstädten, Buchs, Chur, Flawyl, Gossau, Bandquart, Ragatz, Rheineck, St. Fiden, St. Gallen, St. Margrethen, Utzwyl, Wallenstadt und Winkeln, Aufnahme der Station Goldach, Ergänzung der Ausnahmetarife, Einführung je eines Ausnahmetarifes für Steine etc. und für Strohmasse etc. und Ergänzung der Kilometertabellen. Für die aufgehobenen Taxen im Verkehre mit Pfullendorf Bad. Bahn wird durch die gleich hohen Frachtsätze des Württembergisch-Schweizerischen Gütertarifes Ersatz geboten.
Karlsruhe, den 16. Juli 1886. (1494)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Am 1. August d. J. tritt der 2. Nachtrag zu Heft II A (Baden-Schweiz. Nordostbahn) der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife in Kraft. Derselbe enthält Berichtigung von Frachtsätzen, Aufhebung der Frachtsätze für den Verkehr zwischen Pfullendorf Bad. B. und Rorschach, Einbeziehung der Station Gossau der Schweizerischen Nordostbahn, Vermehrung der direkten Frachtsätze für die Nordostbahnstationen Döttingen - Klingnau, Siggenthal, Weiach - Kaiserstuhl und Zurzach und Einführung eines Ausnahmetarifes No. 19 für Strohmatte etc.
Für die aufgehobenen Taxen im Verkehre mit Pfullendorf Bad. B. wird Ersatz geboten durch die gleich hohen Frachtsätze des Württembergisch-Schweizerischen Gütertarifes.
Karlsruhe, den 16. Juli 1886. (1495)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Mit dem 1. August d. Js. tritt für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Lokal- und direkten Verkehr** zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn, sowie der Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen - Schmalkalden), Arnstadt-Ichtershausener, Friedrichrodaer, Hohenebra-Ebeleber, Ilmenau-Grossbreitenbacher und Ruhlaer Eisenbahn ein neuer Tarif in Kraft.

Durch denselben werden aufgehoben:
1. Der gleichnamige Tarif vom 1. April 1883 nebst den hierzu erschienenen Nachträgen I—X.
2. Der Tarif für die direkte Beförderung von Renn- und Mutterpferden zwischen Station Falkenberg der Berlin-Anhalter Eisenbahn einerseits sowie Berlin und zwar: Berlin, Potsdam-Magdeburger Bahnhof, Berlin - Görlitzer Bahnhof, Niederschlesisch-Märkischer Bahnhof, Ostbahnhof, Berlin-Hamburger Bahnhof, Berlin-Lehrter Bahnhof andererseits vom 1. September 1875.

Der neue Tarif ist vom vorgedachten Zeitpunkte ab von den Abfertigungsstellen der betheiligten Bahnen zum Preise von 0,30 *M.* pro Exemplar zu beziehen.
Erfurt, den 18. Juli 1886. (1496)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. September 1886 treten im **Deutsch-Polnischen Verbands-Gütertarif** in Kraft:
Der Nachtrag 1 zum Theil II (Allgemeine Bestimmungen),
der Nachtrag 3 zum Tarifheft No. 1,
der Nachtrag 3 zum Tarifheft No. 2,
der Nachtrag 2 zum Tarifheft No. 3,
der Nachtrag 2 zum Tarifheft No. 4,
der Nachtrag 2 zum Tarifheft No. 5.
Die Nachträge enthalten neben einzelnen Berichtigungen verschiedene Tariferweiterungen.
Exemplare der Nachträge werden bei den Verbandstationen verabfolgt.
Bromberg, den 15. Juli 1886. (1497)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu dem Gütertarif für den Staatsbahn-Verkehr **Köln (rechtsrheinisch)-Hannover** tritt am 1. August 1886 der Nachtrag 12 — neue bezw. anderweite Frachtsätze und Berichtigungen enthaltend — in Kraft.
Der Nachtrag liegt bei den betheiligten Güterexpeditionen zur Einsicht und zum Kauf aus.
Hannover, den 15. Juli 1886. (1498)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Betrifft: Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für Eisen des Spezialtarifs I von Rendsburg nach Dänischen Stationen. Mit dem 16. Juli d. Js. sind für Eisen des Spezialtarifs I, bei Aufgabe desselben in Ladungen von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, von Rendsburg nach Dänischen Stationen ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten.
Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen.
Altona, den 19. Juli 1886. (1499)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verwaltungen des Deutsch-Dänischen Eisenbahnverbandes.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Raps, Reps, Rübsen, welche nach Berlin oder Brandenburg bestimmt sind, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr. - Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Refaktien pro 100 kg bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Von den bezüglichen in den Tarifen Ungarn-Laube und Ungarn-Dresden-Elbkai vom 1. September 1885 für die Ausnahmetarife No. 9 (Getreide etc.), welche im Kartirungswege Anwendung finden, enthaltenen Frachtsätzen werden nachstehende Refaktien gewährt:
1. 38 ₰ pro 100 kg von den Frachtsätzen der Stationen:
K. U. St. E. Banréve, Beszterczebánya, Feled, Fülek, Lonyabánya, Losoncz, Putnok, Rimabánya, Rimaszécs, Rimaszombat, Rozsnyó, Sajo-Szt-Peter, Tornalja, Vadna, Zólyom.
U. N. O. B. Beregszasz, Csap, Kisvárda, Legenye-Mihaly, Liszka-Tolcsva, Munkács, Perbenyik, Sátoralja-Ujhely, Som, Szomotor, Tisza-Ujlak, Tüszer, Ungvár.
K. O. E. sämmtliche Stationen.
2. 17 ₰ pro 100 kg von dem Frachtsatze für Halmi (U. N. O. B.) und
3. 7 ₰ pro 100 kg von dem Frachtsatze für Mikola (U. N. O. B.).
Wien, am 17. Juli 1886. (1500)
Die Betriebsdirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1886 an tritt zum Tarife vom 15. März 1885 für den direkten Eil- und Frachtgüterverkehr zwischen Stationen der K. K. priv. **Böhm. Westbahn** einerseits und Stationen der **K. K. Oesterr. Staatsbahnen** (Kaiser Franz Josefbahn, Rakonitz - Protiviner Staatsbahn und Eisenbahn Pilsen-Priesen) anderseits der Nachtrag II in Wirksamkeit. Derselbe enthält theilweise ermässigte Frachtsätze für verschiedene Relationen im Klassengüter-Verkehr sowie in einzelnen Ausnahmetarifen und neue Ausnahmetarife nebst Berichtigungen.
Exemplare dieses Nachtrags können in den kommerz. Büreaus der betheiligten Bahnen bezogen werden.
Wien und Prag, im Juli 1886. (1501)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.
Betriebsdirektion
der K. K. priv. Böhmischen Westbahn.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Roheisentransporte treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Pribram	0,67 *M.*
Horowitz	0,66 „
Zbirow	0,65 „
Zditz	0,58 „
Holoubkau	0,62 „

Die Frachtsätze für Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive (5) fünf Pfennig Schleppbahngebühr pro 100 kg.
Wien, am 16. Juli 1886. (1502)

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 25. Juli d. J. werden im Anschlusse an kombinirbare Rundreisebillete für Strecken des Vereins Deutscher Eisen-

bahnverwaltungen auch kombinirbare Rundreisebillets für Schweizerische Strecken unter folgenden Bedingungen ausgegeben:

1. Die Ausgabe erfolgt während des ganzen Jahres.
2. Die Schweizerisch kombinirbaren Rundreisebillets erhalten dieselbe Gültigkeitsdauer wie die Deutschen, mit denen sie ausgegeben werden, nämlich:
   a) 45 Tage, wenn das Deutsche Billet für eine Entfernung von 600 km oder mehr (bis zu 2000 km),
   b) 60 Tage, wenn das Deutsche Billet für eine Entfernung von mehr als 2000 km ausgestellt wird.
3. Die Zusammensetzung der Schweizerischen Kouponhefte für Touren, welche mit der gleichen Station schliessen, mit welcher sie begonnen haben, unterliegt der Bedingung, dass die in das Billet einbezogenen Schweizerischen Eisenbahnstrecken eine Länge von mindestens 200 km haben.
4. Wenn dagegen die Tour in der Schweiz auf einer anderen Grenzstation schliesst, als derjenigen, womit dieselbe begonnen hat, so wird von der Bedingung einer Mindestentfernung abgesehen.

Die Schweizerischen Strecken, für welche Koupons aufliegen, sowie die Bedingungen, unter denen solche ausgegeben werden, sind aus einem Verzeichnisse zu ersehen, welches für 10 ₰ bei unseren Bahnhofsvorständen zu haben ist.

Die Bestellung des Vereins- und des Schweizerischen Rundreisebillets muss so zeitig erfolgen, dass die Heranziehung beider Billets von der Ausgabestelle zu Bromberg seitens des betreffenden Bahnhofsvorstandes bewirkt werden kann.

Bromberg, den 14. Juli 1886. (1503)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. September d. J. tritt eine Erhöhung der bisherigen Fahrpreise und Gepäcktaxen für den direkten Verkehr zwischen der Station Wien der Oesterreichischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen London über Venlo-Vlissingen bezw. Amsterdam, Arnheim, Haag, Rotterdam, Scheveningen und Utrecht andererseits ein. Die neuen Tarifsätze sind auf genannten Stationen zu erfragen.

Köln, den 16. Juli 1886. (1504)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
Namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Submissionen.

K. Württ. Staatseisenbahnen. Die Lieferung von 3 Bodenwaagen für die Stationen Lossburg, Alpirsbach und Schenkenzell der Kinzigbahn ist zu vergeben.

Die Lieferungsbedingungen können vom Sekretariat der K. Generaldirektion bezogen werden.

Angebote, welche die Aufschrift „Bodenwaagenlieferung" tragen müssen, sind versiegelt bis zum 30. Juli, Mittags 12 Uhr bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Stuttgart, den 15. Juli 1886. (1505)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.
Hofacker.

Lieferung kombinirter Post- und Gepäckwagen. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen

4 Stück kombinirte Post- und Gepäckwagen

verdungen werden. Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im diesseitigen Büreau zur Einsicht aus und werden Abdrucke derselben gegen postfreie Einsendung der Schreibgebühren von 2 ℳ unfrankirt abgegeben.

Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von 4 Stück kombinirten Post- und Gepäckwagen" zu dem am 30. Juli 1886 Vormittags 11 Uhr anstehenden Verdingungstermine an das diesseitige Büreau einzusenden.

Breslau, den 15. Juli 1886. (1506)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf einer zweicylindrigen Dampfpumpe Mittwoch den 28. Juli d. J. 11 Uhr im maschinentechnischen Büreau hier, Königgrätzerstrasse No. 132.

Angebote sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf eine Dampfpumpe" an das bezeichnete Büreau einzusenden. Bedingungen können daselbst während der Dienststunden eingesehen und gegen gebührenfreie Einsendung von 25 ₰ bezogen werden.

Berlin, den 16. Juli 1886. (1507)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberhessische Eisenbahn. Die hier lagernden abgängigen Betriebs- und Werkstättematerialien aus dem Jahre 1885 sollen verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen nebst dem Verzeichniss der zur Veräusserung kommenden Materialien können bei unserer Magazinsverwaltung eingesehen, auch durch unsere Kanzlei auf frankirtes Ersuchen und gegen Einsendung von 20 ₰ bezogen werden; ebenso steht eine Besichtigung der Materialien frei.

Offerten, welchen ein Exemplar der durch Unterschrift anerkannten Verkaufsbedingungen beizufügen sind, beliebe man bis zum 2. August d. J., Vormittags 10 Uhr, frankirt an die unterzeichnete Direktion einzusenden.

Giessen, den 16. Juli 1886. (1508)
Grossherzogliche Direktion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Verkauf von alten Werkstattsmaterialien. Zum Verkauf der in den diesseitigen Werkstätten zu Gotha, Erfurt, Cottbus, Tempelhof und Hoyerswerda angesammelten Materialienabgänge etc. im Wege öffentlicher Submission ist Termin auf Dienstag, den 3. August d. Js. Vormittags 9 Uhr im unterzeichneten Büreau, Neuegasse 29/33 anberaumt. Verkaufsbedingungen nebst Angebotsverzeichniss liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Entrichtung von 50 ₰ Schreibgebühren und 20 ₰ Porto portofrei bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 12. Juli 1886. (1509)
Maschinentechnisches Büreau.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

No. 57. 1886.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 24. Juli 1886.

Von den Orientbahnen*)

und ihren Anschlüssen nach Europa lauten die Nachrichten günstig, was Serbien und die Türkei betrifft; weniger günstig über die Strecke in Bulgarien.

In der Richtung auf Salonik liegen in Serbien die Schienen nahezu bis zur Türkischen Grenze bei Vranja, eröffnet ist bis Leskovatz; die anstossende Strecke auf Türkischem Territorium ist im Bau soweit fortgeschritten, dass sie wohl noch im Laufe dieses Jahres oder wenig später vollendet werden kann. Leider fehlen an der Türkischen Linie noch fast ganz die Bahnhöfe, namentlich der Grenzbahnhof mit Serbien mangels der von der Regierung zu treffenden Bestimmungen und Vereinbarungen mit Serbien. Die Möglichkeit der Eröffnung spätestens im nächsten Frühjahr kann aber heute als sicher angesehen werden, und man braucht bei dieser Sachlage nicht mehr zu fürchten, dass selbst eine eintretende Verwickelung im Orient die Vollendung hindern könnte.

Die von Nisch nach Konstantinopel abzweigende Strecke, in Serbien bis Zaribrod (Serbisch-Bulgarische Grenze) und demnächst von Vakarel (Bulgarisch-Türkische Grenze) bis Bellova, Endpunkt der fertigen Bahn Philippopel-Adrianopel-Konstantinopel, sind ebenfalls in gutem Baufortschritt und werden trotz der erheblichen Schwierigkeiten wohl um die Mitte künftigen Jahres oder wenig später betriebsfähig sein. Die dazwischen liegende Bulgarische Strecke, Zaribrod-Sofia-Vakarel, 113 km lang, bleibt leider noch sehr zurück. Die Arbeiten wurden bekanntlich im vorigen Frühjahr, jedoch nur schwach, in Angriff genommen, erfuhren dann durch den am 18. September ausgebrochenen Ostrumelischen Aufstand eine beinahe totale Unterbrechung und sind auch bis jetzt nur in schwacher Weise wieder aufgenommen. Die Bulgarische Regierung hatte die Ausführung dem Unternehmer Groseff für etwa 17 Millionen Franken übertragen, welcher eine Baugesellschaft aus Einheimischen bildete, und dies war der Zweck und der Wunsch der Regierung. Dieser Gesellschaft fehlen aber die Mittel, und die Regierung hätte solche beschaffen müssen durch Abschlagszahlungen, wozu sie auch damals die Mittel baar liegen hatte. Der Krieg scheint aber alles aufgezehrt zu haben, und jetzt fehlt das Geld sowohl der Gesellschaft als wie der Regierung. Es sind bereits seit längerer Zeit verschiedene Verhandlungen gepflogen mit auswärtigen Gesellschaften; auch die Baugesellschaft der Serbischen Bahnen war dabei thätig, ebenso sind andere Unternehmer bemüht gewesen, auch mit Deutscher Betheiligung. Die Bulgaren sind aber ausländischer Einmischung sehr abhold und haben sich bisher zu einer Aufhebung des Vertrages mit Groseff nicht entschlossen. Dieser arbeitet weiter, aber mit so geringen Mitteln, dass nothwendig eine Aenderung eintreten muss, wenn die Vollendung nicht abermals in unabsehbare Ferne rücken soll. Wenn keine neue Orientalische Verwickelung eintritt, so darf man wohl hoffen, dass Bulgarien, theils aus eigenem Antrieb, theils unter dem Drängen von Oesterreich und Serbien, dem sich nunmehr auch die Türkei anschliesst, die erforderlichen Mittel zu einer baldigen Vollendung finden wird. Für das Jahr 1887 die Eröffnung in Aussicht zu nehmen, ist aber beinahe heute schon unthunlich.

Bei dieser Gelegenheit erwähnen wir, dass kürzlich die früher oft besprochenen Bahnen in der Asiatischen Türkei wieder von sich reden machen. Es handelt sich bekanntlich hauptsächlich um eine grosse Linie, welche Konstantinopel gegenüber auf der Asiatischen Seite des Marmarameeres beginnt und bis nach Bagdad fortgeführt werden soll. Zu dieser und anderen Linien hatte Pressel schon in den 70er Jahren für

---

*) Wir bringen nachstehenden Originalartikel, welcher uns aus Konstantinopel vom 10. d. M. zugeht, vollständig zum Abdruck, obgleich einige Notizen über die Serbischen Eisenbahnen sich bereits in der von anderer Seite uns zugegangenen in No. 50 S. 616 d. Ztg. abgedruckten Korrespondenz vorfinden.
Die Redaktion.

die Türkische Regierung Vorarbeiten gemacht, seitdem ist aber in Bezug auf die Hauptlinie nichts ernsthaftes geschehen. Ein Anfang dieser Bahn existirt allerdings, nämlich von Haiderpascha (Konstantinopel gegenüber) nach Ismid. Die Bahn ist 91 km lang und läuft der Küste des Marmarameeres nach. Sie ist Anfang der 70er Jahre von einer Englischen Gesellschaft für Rechnung der Türkischen Regierung erbaut und demnächst von der Türkischen Regierung bis zum Jahre 1880 betrieben worden. Da aber diese nach ihren Orientalischen Gepflogenheiten Unterhaltungsarbeiten nicht ausführte, namentlich die Holzschwellen nicht auswechselte, so wäre die Bahn etwa im Jahre 1880 ausser Betrieb gekommen, wenn die Regierung sie nicht damals an eine Englische Gesellschaft verpachtet hätte, welche seitdem den Betrieb führt.

Diese Gesellschaft bezw. Herr Alt, hat jetzt eine Fortsetzung der Bahn von Ismid vorerst bis Angora, etwa 400 km lang, ins Auge gefasst. Die durchschnittenen Gegenden sind fruchtbar und bevölkert, so dass man hofft, dass diese Bahn auch vor der Weiterführung und Durchführung nach Bagdad lebensfähig sein wird. Die Türkische Regierung scheint sich sehr entgegenkommend zu verhalten, sie hat wenigstens alle Vorarbeiten u. s. w. zur Verfügung gestellt. Baares Geld kann sie natürlich nicht hergeben, aber doch manche andere Unterstützungen und Erleichterungen gewähren. Die Gesellschaft hat nun eine technische Kommission zur Bereisung der Linie entsendet, welche besteht aus den Herren Seefelder, Generaldirektor der Bahn Haiderpascha, Garnier, technischer Dirigent der Metropolitan-Railway (Peratunnel) und Bariola, Eisenbahnunternehmer, u. a. seiner Zeit der Strecke Salonik-Mitrovitza. Diese Herren sind kürzlich auf die Strecke abgereist, und erwartet man nach ihrer demnächstigen Rückkunft die baldige weitere Entwickelung der Angelegenheit. x.

Die Zahnstange des Abt'schen Systems auf der Blankenburg-Tanner Eisenbahn.

Blankenburg a/H., den 15. Juli 1886.

Soeben wird mir mitgetheilt, dass Herren, welche zu ihrer Information das auf der Blankenburg-Tanner Eisenbahn zum ersten Male in Anwendung gebrachte Zahnstangensystem Abt, und zwar gleich nach dem Verlegen der ersten Strecke, besichtigten, sich dahin aussprechen, es könne das von mir gewählte System Abt sich unmöglich bewähren, weil eine Vertheilung des Zahndruckes auf die verschiedenen Lamellen nicht stattfinde und darum die Zähne verquetscht würden.

Da diese Behauptung nur auf einer ungenügenden Kenntniss des Wesens der Zahnstange und der Zahnräder beruhen kann, so gestatte ich mir hiermit folgendes der Oeffentlichkeit zu übergeben.

Nachdem es meinen Bemühungen gelungen war, den Bau der Bahn Blankenburg-Tanne zu sichern, war ich bestrebt, denselben möglichst rasch durchzuführen. Diese rasche Durchführung (die Strecke bis Rübeland mit zwei Tunnels wurde in 14 Monaten hergestellt) verbunden mit der Neuheit der Fabrikation, Kontrolle und Montirung der Zahnstange, verursachte, dass ein, wenn auch nur geringer, Theil ungenau gearbeiteter Lamellen in den ersten Zahnstangenstrecken zur Verwendung gelangte und dadurch eine hin und wieder nicht ganz richtige Zahntheilung erzeugte. Die Folge davon war, dass an einzelnen Stellen die Zähne einzelner Lamellen in den ersten Monaten des Betriebes eine wahrnehmbare Abnutzung und Anstauchung von Grad zeigten.

Diese Stellen wurden aufs Genaueste beobachtet und durch häufige Messungen nachgewiesen, dass die Abnutzung in dem Momente durchaus aufhörte, als die normale richtige Theilung durch die ganz genauen Zahnräder der Maschinen hergestellt worden war, was bereits im Anfange dieses Jahres der Fall war. Seit dieser Zeit ist auf sämmtlichen Zahnstangenstrecken nicht die geringste Abnutzung mehr zu bemerken.

In diesem Umstande, dass das System als solches überhaupt fähig ist, vorhandene Ungenauigkeiten durch sich selbst auszugleichen und sich in den denkbar vollkommensten Zustand einzuarbeiten, liegt ganz entschieden ein neuer und zwar grosser Vortheil desselben.

Der Herr Eisenbahnbau-Inspektor Voges, technisches Mitglied des Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahnkommissariates, unterzieht den Zustand unserer Bahn öfter der eingehendsten Kontrolle und sagt über diesen Punkt am 23. Juni dieses Jahres in der betreffenden Registratur unter No. 3:

„Die Befestigung der Schienen auf den eisernen Schwellen erschien durchgehends als eine sichere und untadelhafte; lose Verbindungsmaterialien, insbesondere gelockerte Keile der Befestigungskonstruktion, wurden nicht bemerkt."

„Die Zahnstange des Abt'schen Systems zeigt sich **in bester Beschaffenheit** und die Befestigung auf den Schwellen als eine sehr solide, die einzelnen Zähne lassen eine **gleichmässige** Inanspruchnahme und Spuren einer ebenfalls gleichförmigen Abnutzung erkennen."

Dieser Ausspruch eines der vorsichtigsten und gewissenhaftesten Regierungstechniker dürfte wohl nun keinen Zweifel mehr über die gleichmässige und gleichzeitige Inanspruchnahme der Zähne aufkommen lassen.

Ich halte es für meine Pflicht, obige Erklärungen der Oeffentlichkeit zu übergeben.

Der Herzoglich Braunschweigische Bahndirektor
A. Schneider.

Perron und Coupé.

Die Rücksichtnahme auf die lebhaften Bestrebungen, welche zur Zeit in den Kreisen der Gebildeten auf die Säuberung der Deutschen Sprache von entbehrlichen Fremdwörtern gerichtet sind, lässt es uns angezeigt erscheinen, das nachstehende, in der „Kölnischen Zeitung" veröffentlichte Schreiben des Herausgebers des „Verdeutschungs-Wörterbuches", Otto Sarrazin, Regierungs- und Baurath in dem Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, dem Wortlaute nach zum Abdrucke zu bringen. Herr Sarrazin schreibt:

„Wieder und wieder geht mir mündlich und schriftlich die Anfrage zu, wie die vielgebrauchten Fremdwörter „Perron" und „Coupé" in gutem Deutsch zu bezeichnen seien, ob wir eine brauchbare Verdeutschung dafür nicht hätten, ob es denn nicht möglich sei, diese ganz und gar undeutschen Fremdlinge zu verdrängen u. s. w. Von halbwegs sprachkundigen Fragestellern pflegt dann — in einmüthiger Uebereinstimmung — hinzugesetzt zu werden, dass beide Ausdrücke um so weniger passend wären, als sie in ihrer Stammsprache, im Französischen, etwas ganz anderes bedeuteten, als was wir Deutsche darunter denken. Der Franzose verstehe unter perron eine Vortreppe oder Freitreppe und unter coupé eine Halbkutsche oder den für Personen bestimmten Vorderraum eines Postwagens (die beiden letzteren Bedeutungen sind übrigens auch bei uns gebräuchlich), während er unser Coupé compartiment und unsern Perron quai nenne. So seien beide Wörter sogar dem in Frankreich reisenden Deutschen nicht nur nicht von Nutzen, sondern eher geeignet, die schönste Verwirrung zu stiften. „Und welcher Schreibweise soll ich folgen" — ruft ein Fragesteller aus; „ich finde Koupé, Koupee, Kupee, Coupee, Coupé, Cupé, Cupee und Kupeh?"

Das alles ist nun durchaus richtig und durchaus wahr. Und dennoch wird die Verdrängung dieser Fremdwörter bei ihrer allgemeinen und häufigen Anwendung sicherlich grossen Schwierigkeiten begegnen. Zwar hatte ich mir für beide Wörter schon seit längerer Zeit Verdeutschungen gebildet; sie anzuwenden oder öffentlich vorzuschlagen, habe ich aber bis jetzt, ehrlich gestanden, nicht gewagt. Die erwähnten Anfragen scheinen indessen den Beweis zu liefern, dass in diesem Falle ein „Bedürfniss" wirklich vorliegt, und ihre grosse Zahl berechtigt wohl auch zu der Annahme, dass dieses Bedürfniss zu den „tief empfundenen" gehört. Wozu dann freilich noch ein Stück guten Willens und freundlicher Nachsicht seitens der Oeffentlichkeit kommen muss, um Vorschläge, gegen welche sich von diesem und jenem Standpunkte dieses und jenes immer-

hin wird einwenden lassen, nun auch thatsächlich fortgesetzt zu gebrauchen und sie dem Ohr und der Zunge geläufig zu machen.

Ganz ohne Deutsche Ausdrücke für den Perron sind wir übrigens nicht: häufig genügen je nach dem Zusammenhange die Bezeichnungen Ankunfts- oder Abfahrtsstelle, Ankunfts- oder Abfahrtshalle, Einsteige- oder Aussteigeplatz. Dass die Eisenbahnfachmänner den Ladeperron, den Kohlenperron und dergleichen schon längst als Lade- und Kohlenbühne, als Laderampe oder Kohlenrampe bezeichnen, gehört streng genommen nicht hierher, weil wir es hier in erster Linie mit demjenigen Perron zu thun haben, auf welchem die Eisenbahnreisenden aus- und einsteigen. (Einer erläuternden Entschuldigung für die Verwendung des Wortes „Rampe" als eines Deutschen Ausdrucks bedarf es bei den geehrten Lesern, die zu den Verdeutschungseiferern ja nicht gehören, wohl nicht.) Die genannten Deutschen Bezeichnungen Aussteigeplatz, Einsteigeplatz u. s. w. lassen sich indess nur in einzelnen Fällen gebrauchen, und zu ihrer richtigen Anwendung gehört in der Regel sogar eine genauere Ortskenntniss; das unter allen Umständen verwendbare Wort fehlt noch. Dem aufmerksamen Beschauer kann es nicht entgehen, dass der Eisenbahnperron in seinem ganzen äussern Ansehen, seiner Herstellungsart, seinem Bodenbelag u. s. w. eine grosse Aehnlichkeit mit den Bürgersteigen unserer städtischen Strassen hat, und wer, aus der Stadt kommend, über den mit Platten belegten Bürgersteig wandelnd und ihn betrachtend, zum Bahnperron geht, der mag kaum einen merklichen Unterschied wahrnehmen zwischen diesem Bürgersteig und dem gleichfalls mit Platten belegten, von dem Bürgersteig vielleicht nur durch einen Zaun getrennten — Bahnsteig, von dem aus er in seinen Zug steigen will. So scheint das Wort „Bahnsteig" nicht fern zu liegen, und billigen Anforderungen möchte es wohl auch entsprechen. Abgesehen davon, dass der „Bahnsteig" dem Ein- und Aussteigen Rechnung trägt, theilt er mit dem Bürgersteig noch manche Eigenthümlichkeit. Wie dieser ist der Bahnsteig ein befestigter, neben dem Fahrdamm oder der Fahrstrasse — hier den Fahrgleisen — angelegter Fusssteg oder Fusssteig, gegen die eigentliche Fahrstrasse etwas erhöht angelegt, mit sogenannten Bordsteinen eingefasst, für Menschen bestimmt u. s. w. Auch die „Bahnsteighalle", die übrigens ausserdem wie bisher eine Bahnhofshalle oder kurzweg Bahnhalle heissen kann, bietet ebensowenig Schwierigkeit wie andere Zusammensetzungen. Beiläufig möge noch bemerkt werden, dass als Verdeutschung für den Perron auch das an sich ganz zweckmässige Wort „Bahnflur" in Vorschlag gebracht und hin und wieder gebraucht worden ist. Das Wort ist aber bereits mit Beschlag belegt für das Eisenbahn-„Vestibül", welches sich oft unmittelbar an den Bahnsteig anschliesst. Man denke an den Fall, dass ein Landesherr mit der Eisenbahn ankommt und der „Perron" für die Behörden, die Vertreter von Vereinen und dergleichen abgeschlossen gehalten werden muss, während zahlreiche Bewohner der Stadt dichtgedrängt im „Bahnhofs-Vestibül" stehen, um dem feierlichen Empfange durch die Thüren zuzusehen. Das Beispiel zeigt sofort die Unzulässigkeit der Bezeichnung des Perrons als Bahnflur, während Bahnsteig niemals Zweifel aufkommen lässt.

Auch für das „Coupé" sind Verdeutschungen mehrfach vorgeschlagen worden. So ist namentlich der Versuch unternommen, „Verschlag" oder „Abschlag" dafür einzuführen, aber ohne Erfolg. Der Grund hierfür dürfte darin liegen, dass wir mit diesen Wörtern abgetrennte Behältnisse untergeordneter Art zu bezeichnen pflegen: Verschläge in Kellern, Bodenräumen, Ställen u. dergl., und dass uns deshalb die Anwendung auf die für Reisende bestimmten Wagenräume widerstrebt. Zweifellos gute und auch manchmal gebrauchte Ausdrücke sind Bahnwagenabtheilung, Wagenabtheilung oder, wo Zweifel nicht entstehen können, Abtheilung. Von diesen ist aber nur die Bahnwagenabtheilung allgemein anwendbar, und das Wort kann sich seiner unbeholfenen Länge wegen unmöglich einbürgern, zumal wir die Zusammensetzungen Rauchcoupé, Coupéwagen, Coupé-Anordnung oder -Einrichtung u. a. m. nicht entbehren können. Im übrigen lässt sich nicht wohl leugnen, dass der Begriff des Abgetheilten, in einzelne Theile Zerlegten und Getrennten der Sache durchaus entspricht, und dieser Gedanke könnte darauf führen, das Coupé den „Abtheil" zu nennen. Das neue Wort will dem Ohre zunächst wohl nicht sehr behagen und erscheint vielleicht weniger annehmbar, weniger glücklich gebildet und nicht so natürlich wie der „Bahnsteig". Sieht man aber von dem ersten Eindruck auf das Ohr ab: — haben wir nicht den Abraum (das Abgeräumte oder Abzuräumende), den Abdruck, die Abgabe, Abluft, den Absturz, Abstrahl, Abtrag, Abdampf und endlich die dem „Abtheil" nächstverwandten Abschnitt und Abschlag? Eine Beruhigung für die Möglichkeit der Einbürgerung des Abtheils kann man wohl auch daraus entnehmen, dass mehrere der mit Ab- gebildeten Wörter, wie Absturz, Abglanz, Abdampf u. a., nachweislich theils noch nicht alten, theils ganz jungen Ursprungs sind. Und was selbst den stammverwandten „Antheil" betrifft, so gehört auch dieser keineswegs einer grauen Vorzeit an. Noch vor zwei Jahrhunderten war das Wort selten und findet sich nur vereinzelt; in Wörterbüchern des sechzehnten Jahrhunderts aber und in Luther's Schriften vermisst man es sogar ganz. Erst im vorigen Jahrhundert wurde es allgemein üblich und heute ist es eins der geläufigsten Wörter unserer Sprache. Und dabei hatte man für den Antheil in seinen beiden Hauptbedeutungen bereits die Wörter „Theil" und anderseits „Theilnahme", es lag somit für die alten Deutschen das „tief empfundene Bedürfniss" zur Schaffung des „Antheils" nicht einmal vor, wie es bei uns zur Beseitigung des „Coupés" obwaltet.

Was bei dem Abtheil vor allem überstanden werden muss, ist wohl die Gewöhnung für unser Ohr. Das menschliche Ohr aber ist gar ein wächsern Ding. Wie viele neue Wörter haben selbst wir heute Lebenden schon angenommen; geht man aber hundert Jahre zurück, so füllen sie Seiten! Und das waren vielfach Ausdrücke, die sich dem Ohre nicht etwa mit lieblichem Klange einschmeichelten und es durch Wohllaut gefangen nahmen und bestrickten, nein, es sind zahlreiche recht ungebärdige und knorrige Gesellen darunter. Haben wir aber unser Ohr in den Theilen, die bei unsern Altvordern auch den Antheil haben aufnehmen müssen, erst dem Eindruck des Abtheils genügend hingegeben, so gibt sich das weitere von selbst: der Rauchabtheil wird uns vom Schaffner angewiesen; wird der Qualm zu stark, so öffnet man das Abtheilfenster, da doch die Abtheileinrichtung — man befindet sich ja in einem Abtheilwagen — das Aufstellen einer Thür nicht gestattet; kurzum, man wird in dem neuen Abtheil ebenso behaglich sitzen, liegen und sich strecken, wie in dem alten Coupé, das dem Deutschen, so alt es ist, doch nicht lieb geworden zu sein scheint."

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion ist die zum Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirke Hannover gehörige, dem Betriebsamte Hannover (Hannover-Rheine) unterstellte, 53,2 km lange Neubaustrecke Brackwede-Osnabrück vom Tage der am 15. August d. J. erfolgenden Betriebseröffnung ab als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3382 vom 19. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 21. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Zur Versorgung der Städte mit Fleisch durch die Eisenbahnen. Der Wiener Magistrat hat behufs Ermöglichung eines täglichen Fleischmarktes bei der K. K. Statthalterei beantragt, die Bahnverwaltungen wären von Seite der Regierung anzuhalten: 1. auf den Einladestationen geeignete Kühlräume zur Aufbewahrung des Fleisches herzustellen; 2. Eiswaggons von entsprechender Konstruktion und in genügender Zahl zu verwenden; 3. die Eisbeistellung für die Eiswaggons gegen mässige Gebühren in eigene Regie zu übernehmen; 4. für eine stete Beaufsichtigung der Fleischwaggons während des Transportes Vorsorge zu treffen, damit die Fleischstücke nur auf den Nägeln aufgehängt werden, jede Ueberfüllung vermieden und auch andere Unzukömmlichkeiten hintangehalten werden; 5. den Fleischtransport mit beschleunigten Zügen zu besorgen. Die Verwirklichung dieser Anträge dürfte wohl weniger durch ein Machtgebot der Regierung, als durch das eigene Interesse der Bahnen erzielt werden. Dieselben werden sich zur Anschaffung so kostspieliger Betriebsmittel und zur Einführung der damit verbundenen Massregeln wohl nur dann entschliessen können, wenn ihnen die Garantie dafür geboten wird, dass der Fleischverkehr sich einigermassen lohnend gestalten werde. Hierzu gehört aber die Sicherstellung bestimmter Quantitäten zur täglichen Verfrachtung, die Errichtung von Schlachthäusern in viehreichen Gegenden, die Ermässigung der Verzehrungssteuer etc. Sind diese Voraussetzungen erfüllt, dann erst sollten die vorerwähnten Anträge in Berathung gezogen werden.

Amtszeugniss über Bestimmungen des Unfallgesetzes. Das Ansuchen des Advokaten einer angeblich durch einen Bahnunfall beschädigten Partei um Bekanntgabe der Gesetzesbestimmungen über Schutzschienen, insbesondere hinsichtlich der Länge, Form, Entfernung von der Bahnschiene und des Materials u. s. w. wurde vom K. K. Handelsministerium abgelehnt. In den Gründen der Ablehnung wurde ausgeführt, dass eine K. K. Behörde zwar auf Verlangen einer anderen Behörde Aufklärungen über bestehende Vorschriften geben könne, jedoch

weder berufen noch verpflichtet sei, durch Ausfertigung eines Amtszeugnisses einer Partei für die Verfolgung privatrechtlicher Ansprüche im Prozesswege eine öffentliche Urkunde zur Verfügung zu stellen; ferner dass es bei einem nach den Gesichtspunkten des Gesetzes vom 5. März 1869 (das Unfallgesetz) zu beurtheilenden Unfalle der Ausstellung eines Amtszeugnisses über bestehende Vorschriften zur Begründung des Verschuldens der Eisenbahnunternehmung um so weniger bedürfe, als nach §§ 1 und 2 des bezeichneten Gesetzes das Verschulden einer Eisenbahnunternehmung stets und so lange vermuthet wird, als diese nicht den Gegenbeweis erbracht hat.

Beistellung von Postwaggons.

Ueber die Ausfertigung von Bestätigungen hinsichtlich der von den Bahnverwaltungen konzessionsmässig oder laut Vereinbarung für den Postärar beizustellenden Beiwagen ist gemäss Erlass des K. K. Handelsministeriums vom 5. Mai d. J. ein gleichmässiges Verfahren angeordnet worden. Die wesentlichsten Bestimmungen desselben gehen dahin, dass, je nachdem von Fall zu Fall oder täglich solche Postwagen von den Bahnen beigestellt werden, dem Zugführer sofort bezw. monatlich eine in zwei Exemplaren ausgefertigte Bestätigung von der Postverwaltung auszuhändigen ist, auf Grund deren vierteljährlich die Abrechnung mit dem Handelsministerium stattzufinden hat.

Beförderung von Düngersendungen.

Für solche Transporte wurden seitens des Ungarischen Kommunikationsministeriums sehr scharfe Massregeln angeordnet. Nach denselben sind u. a. Düngersendungen nur in eisernen und mit Deckel verschliessbaren Waggons gestattet; die Ablagerung ist nicht mehr auf einem Bahnhofe oder auf einer Haltestelle, sondern nur auf der Strecke, mindestens 1 km von der Endweiche der Station entfernt, sowie ferner auch nur in der Zeit vom 1. Oktober bis 30. April, während der Sommermonate aber überhaupt nicht zulässig; im letzteren Falle müssen diese Transporte während der Nacht stattfinden und in bereit gehaltene Wagen abgeladen werden. Die Sendungen können zwar an Sammelstellen vereinigt werden, letztere müssen jedoch 5 km von der Hauptstadt und 1 km von der Bahnlinie entfernt sein.

Konzessionirung der Mährischen Westbahn.

Die Lokalbahn Prossnitz-Trübau sammt Abzweigung Kornitz-Oppatowitz (Mährische Westbahn) ist konzessionirt worden. Die projektirte Linie geht von Prossnitz über Mostkowic, Plumenan, Sobiesnk, Wetzow, Ptin, Strazisko, Maleny, Czunin, Kremenetz, Konitz, Jessenetz, Dzbell, Netz, Kornitz, Neu-Türnau, Rattendorf, Ranigsdorf, Mährisch-Trübau, Kunzendorf, Blosdorf, Türpes und Thomigsdorf nach Triebitz, Station der Linie Olmütz-Böhmisch-Trübau der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft und die Abzweigung von Kornitz über Gewitsch, Jaromeritz nach Oppatowitz. Die Baukosten der gesammten 90 km langen Linien, einschliesslich Wagenpark und Reservefonds, betragen 5 Millionen Gulden, d. i. pro Kilometer etwa 55 600 fl., das Nominal-Anlagekapital 6,9 Millionen, eingetheilt in 3,55 Millionen Stammaktien und 3,35 Millionen 4 pCt. Prioritätsobligationen, deren Verzinsung und planmässige Tilgung für die Dauer der ersten fünf Jahre der Konzessionär, die Firma v. Erlanger & Söhne in Frankfurt a/M., garantirt. An der Kapitalsbeschaffung haben sich das Land Mähren durch Gewährung einer nicht rückzahlbaren Subvention in der Höhe von 180 000 fl. und die interessirten Gemeinden durch Uebernahme von Stammaktien zum Nominalwerthe betheiligt. Der Bauvollendungstermin ist auf zwei Jahre festgesetzt worden, für dessen Einhaltung der Konzessionär durch Hinterlegung einer Kaution im Betrage von 20 000 fl. haftet; doch ist nach dem derzeitigen Stand der Projektirungsarbeiten die Vollendung und Inbetriebsetzung der Bahn schon im Spätherbste des kommenden Jahres zu gewärtigen. Den Betrieb dieser Bahn wird der Staat führen, und ist der bezügliche Vertrag zwischen der Generaldirektion der Staatsbahnen und dem Konzessionär bereits abgeschlossen. Besondere Erwähnung verdient der Umstand, dass die Vergütung der Betriebsauslagen nicht in dem Ersatz der thatsächlich aufgelaufenen Kosten oder in der Zahlung einer Pauschalsumme, sondern in der Leistung eines Prozentsatzes der Einnahme besteht, welcher Prozentsatz jedoch eine im voraus vereinbarte Minimalsumme erreichen muss, mit welcher die betriebsführende Generaldirektion der Staatsbahnen unter allen Umständen auskommen muss.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Ungarn.

Der Kommunikationsminister hat nachstehende Vorkonzessionen auf ein Jahr ertheilt: Dem Baron Karl Huszar und Genossen zum Bau von Vizinalbahnen (Haupt- und Nebenlinien) von Szasz-Regen über die Maros oder das Görgenythal bis Ditro, von hier über Gyergyo-Szent Miklos, Csik-Szent Domokos, Csik-Szered und Tusnad bis Sepsi-Szent György, von hier aber bis Földvar, event. bis Kronstadt mit Anschluss an die Königlich Ungarischen Staatsbahnen, schliesslich von Sepsi-Szent György bis Kezdi-Vasarhely; dem Ingenieur Kertsmary zum Baue einer von Komorn über Batorkesz bis Köbölkut führenden Vizinalbahn; dem Reichstagsabgeordneten Julius v. Barczay und dem Grundbesitzer Emanuel Moskovits zum Bau einer von Füzes-Abony ausgehenden, über Bessenyö und Tisza-Nana bis Tisza-Köre führenden Vizinalbahn; ferner dem Reichstagsabgeordneten Ladislaus Tisza und Genossen für eine Dampftramway von Raab nach Raab-Szt. Marton und dem Miskolczer Einwohner Dr. Stefan Szabo-Csathy für eine normalspurige Verbindungseisenbahn von Also-Hamor über Diosgyör und Miskolcz an die Station Miskolcz der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Eisenbahn-Vorkonzession in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat der Maschinenfabrik von Märky, Bromovsky und Schulz in Prag, Vuklena und Adamsthal die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für Drahtseilbahnen in und bei Prag und zwar: 1. von einem Punkte in der Nähe des Aujezder Thores an der Lehne des Laurenziberges bis zu dem Plateau desselben und von da in die Nähe des Reichsthores innerhalb oder ausserhalb der Stadtmauern in der Nähe derselben bis zum Belvedere-Plateau und 2. in der Stadt Königliche Weinberge bei Prag von einem Punkte nächst der Nusslerstiege in das Nusslerthal auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Die Verwendung des Eisenbahnregiments in Friedenszeiten.

Unter dieser Ueberschrift erhielt die „N. Fr. Pr.“ folgende beachtenswerthe Zuschrift:

„Die Errichtung des Eisenbahnregiments hatte den Zweck, einen tüchtigen Stamm von Offizieren und Mannschaften heranzubilden, um im Falle des Krieges dem vorrückenden Heere die erforderlichen Schienenwege, wo solche noch nicht vorhanden, rasch schaffen zu können, oder im Feindeslande den Betrieb verlassener Bahnstrecken wieder aufzunehmen, um den Nachschubdienst organisiren und den Betrieb dieser Strecken vorläufig ermöglichen zu können. Um diesen Zweck zu erreichen, werden in Friedenszeiten die Mannschaften auf den bestehenden Uebungsplätzen, z. B. in Korneuburg, geschult und denselben die verschiedensten Arbeiten des Baues und der Wiederherstellung, sowie der Inbestriebsetzung von Bahnstrecken praktisch gezeigt. Diese Uebungen erstrecken sich jedoch stets nur auf den verhältnissmässig kleinen Uebungsplatz. Es dürfte sich aber gewiss empfehlen, diese höchst schätzbaren Kräfte auch im Frieden praktisch zu verwerthen und an kurzen Bahnstrecken sowohl die Tracirung wie Erbauung und Inbetriebsetzung zu üben. Die bisher blos zu Uebungszwecken geleisteten Arbeiten erhielten einen praktischen, dauernden Werth durch die Fertigstellung neuer Linien, die vermöge des geschulten Personals und mit Rücksicht auf die gebotene billige Arbeitskraft um wesentlich geringeren Kostenaufwand herzustellen wären als bisher. Andererseits würden Offiziere und Mannschaft durch einen derartigen Bau viel besser belehrt werden, als durch die bisherigen Uebungsbauten, die nach erfolgter Zerstörung stets neu in Angriff genommen werden müssen, um die Mannschaft und die jüngeren Offiziere zu schulen und mit den verschiedenen Anforderungen vertraut zu machen. Bei den zahllosen Entwürfen, namentlich für kurze Lokalbahnen, dürfte dieser Hinweis gewiss das Zustandekommen mancher Linien fördern. Bei den dergestalt verminderten Baukosten fände sich sicherlich ausreichendes Kapital, um die entfallenden Kosten zu decken. Die Ausbildung der Mannschaft und Offiziere würde wesentlich gefördert, andererseits manche Bahnlinie erbaut, die den Segen der raschen Verbindung auch bisher verschlossenen Gebieten eröffnet.“ — Wir bemerken hierzu nur, dass zwei Kompagnien des Eisenbahnregiments sich in Bosnien befinden und dort Gelegenheit haben, auf der Strecke Banjaluka-Doberlin den Bahndienst nach allen Richtungen praktisch zu üben.

Oesterreichische oberstgerichtliche Entscheidung bezüglich des Expropriationsverfahrens.

Im Sinne des § 30 des Gesetzes vom 18. Februar 1878 (Enteignungsgesetz) ist das Gericht bei Feststellung der Entschädigung für die enteigneten Grundflächen an gesetzliche Beweisregeln nicht gebunden und daher berechtigt, das Ergebniss des Sachverständigenbefundes in Bezug auf die Höhe der Entschädigungsziffer seiner Erwägung zu unterziehen. — Nach den Gründen dieser Entscheidung vom 10. März d. J. steht die Auffassung des Untergerichtes, „dass die Höhe der Entschädigungsquote sich lediglich als Resultat des Sachverständigenbefundes darstellt, daher einer richterlichen Erwägung nicht unterzogen werden kann,“ im direkten Widerspruch mit dem Wortlaute des § 30 des erwähnten Gesetzes.

Güterverkehr über die Arlbergbahn.

Dem „P. L.“ wird gemeldet: Die Güterfrequenz auf der Arlbergbahn entwickelt sich in erfreulicher Weise; dieselbe besteht hauptsächlich aus Transporten an Getreide, Mehl, Wein, Werk- und Nutzholz, lebendem Vieh und verschiedenen Landesprodukten, wozu Ungarn den grössten Antheil stellt und welche Produkte zumeist nach dem Bodenseebecken, der Schweiz und Frankreich bestimmt sind. Die diesfälligen Transportmassen beliefen sich in den letzten Monaten auf durchschnittlich 12000 bis 14000 Waggons pro Monat. Auch der Einfuhrverkehr entfaltet sich günstig, ebenso der Wechselverkehr zwischen den Adriatischen Häfen Triest und Fiume, sowie dem Voralberg-, Schweizer-, und Südwestdeutschen Gebiete. Unter allen Bahnlinien, welche im letzten Jahrzehnt in Oesterreich-Ungarn erbaut wurden, nimmt die Arlbergbahn in Bezug auf ihre verkehrspolitische und internationale Bedeutung unstreitig den ersten Rang ein, und auch deren Verkehrsentwickelung übersteigt selbst die ziemlich grossen Erwartungen, welche seinerzeit daran geknüpft wurden. Im nächsten Herbst werden es erst zwei Jahre, seitdem der erste Güterzug die mächtige Gebirgsbahn passirte, und diente dieselbe inzwischen ununterbrochen der Vermittelung des grossen Oesterreichisch-Ungarischen Verkehrs mit dem westlichen Auslande.

Konferenz der Direktoren Ungarischer Bahnen.

In derselben wurde u. a. beschlossen: 1. Den Erlass des Kommunikationsministeriums, betreffend die Vorsichtsmassregeln gegen die Cholera, den Stationen zur strengen Nachachtung mitzutheilen; 2. dem Wunsche desselben Ministeriums wegen Unterstützung der durch den Rumänischen Zollkrieg in eine Nothlage gerathenen Fabrikanten und Industriellen Siebenbürgens im Einvernehmen mit denselben bezw. mit den betreffenden Handels- und Gewerbekammern thunlichst zu entsprechen; 3. die vom Ungarischen Schauspielerverein nachgesuchte Erneuerung der Begünstigung bei der Gepäckbeförderung auf ein weiteres Jahr zu gewähren; 4. dem Aerzte- und Naturforscherverein für seine diesjährige Generalversammlung eine Fahrpreisermässigung von $33^1/_3$ pCt. zu bewilligen.

Oesterreichisch-Russischer Verkehr.

Die Oesterreichische Regierung hat, um die Einschmuggelung von Gütern Rumänischer Herkunft über die Oesterreichisch-Russische Grenze zu verhindern, am 30. v. Mts. angeordnet, dass die über die Grenzlinie Podwoloczyska-Nowosielica einbrechenden Russischen Güter mit Ursprungscertifikaten, welche die Russische Herkunft nachweisen, versehen sein müssen. Diese Verordnung bezieht sich selbstverständlich nur auf die Einfuhr nach Oesterreich; zur Durchfuhr über Oesterreich bestimmte Sendungen aus Russland können nach wie vor auch ohne Ursprungscertifikat Oesterreich passiren.

Aufforderung zur rechtzeitigen Wagenbenutzung.

In Voraussicht eines ihren ganzen Wagenpark in Anspruch nehmenden lebhaften Getreideversandes haben die Ungarischen Staatsbahnen die Handelskammern ersucht, den Produzenten von Bau- und Steinmaterial, insbesondere aber von Fassdauben, Werk-, Bau- und Brennholz u. s. w. die thunlichst baldige Versendung ihrer Frachten schon jetzt, da Betriebsmittel noch in reichlicher Anzahl vorhanden sind, zu empfehlen, während später beim Beginn der Getreideversendungen unter Umständen die rechtzeitige Gestellung von Wagen nicht zu ermöglichen sein dürfte.

Die Bahnlinie Carlsbad-Marienbad.

Die Verwirklichung dieser Linie, in welche auch die industriereichen Orte Schlaggenwald und Schönfeld einbezogen werden sollen, steht nun ausser allem Zweifel, da sich kapitalkräftige Faktoren lebhaft dafür interessiren und die betreffenden Orte bereit sind, den Bahnbau durch Zeichnung namhafter Beträge, sowie durch unentgeltliche Abtretung von Grundstücken zu fördern. Es verlautet, dass die Konzession hierfür der Buschtêhrader Bahn unter Feststellung gewisser Kautelen bezüglich der Tarifirung mit Rücksicht auf ihre bisherigen Linien ertheilt werden soll, da dieselbe durch die neue Linie eine sehr fühlbare Konkurrenz erleiden würde, indem viele Frachten von Carlsbad sammt den in dessen Umgebung liegenden Porzellan- und anderen Fabriken, dann Kohlen aus dem Elbogener und Chodauer Kohlenreviere statt wie bisher auf dem Umwege über Eger direkt von Carlsbad nach Marienbad und umgekehrt gehen würden.

Dampffähre bei Brcska oder Mitrovitz.

Beim Ungarischen Kommunikationsministerium finden über die Errichtung einer solchen Fähre über die Save Verhandlungen statt. Dieselbe würde die Linie Vinkovce-Brcska mit den Bosnischen Bahnen verbinden, wodurch der Verkehr mit dem fruchtbaren und produktenreichen nordöstlichen Theile Bosniens mit verhältnissmässig geringen Kosten ungemein erleichtert würde. Die Verwirklichung dieses Projektes kann als vollkommen gesichert angesehen werden, nachdem gegenwärtig nur die Prüfung der von mehreren Unternehmern hierfür eingereichten Pläne und Kostenvoranschläge im Gange ist. — Aehnliche Pläne wurden vor längerer Zeit für die Verbindung Mitrovitz mit Semlin erörtert, da aber wegen des Baues einer festen Brücke zwischen diesen beiden Städten die Verhandlungen mit Serbien bevorstehen, wird wahrscheinlich diese Dampffähre-Verbindung unterbleiben.

Lokalbahn Nagy Karoly-Zilah.

Der Ausbau dieser Bahn ist auf unbestimmte Zeit vertagt worden. Derselbe wurde zwar nach der zu diesem Zwecke erfolgten Gründung einer Aktiengesellschaft dem Bauunternehmer Herman Schwárcz übertragen, welcher die Vorarbeiten bereits in Angriff genommen und in Budapest zu diesem Zwecke ein Ingenieurbüreau errichtet hatte; auch waren Verträge über die Lieferung von Schienen und Schwellen und über die Vergebung von Erdarbeiten bereits abgeschlossen, der Unternehmer verlangte jedoch die Hinterlegung einer Kaution seitens der Gesellschaft in der Höhe von einer Million und trat von dem Vertrage zurück, da diese Bedingung nicht erfüllt wurde.

Sekundärbahn Csata-Léva.

Wegen des Baues dieser Bahn wurde ein Vertrag zwischen der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft und der Stadt Léva abgeschlossen. Nach demselben verpflichtet sich die genannte Gesellschaft zum Ausbau einer die Stadt Léva mit der Linie Gran-Csata verbindenden normalspurigen Sekundärbahn, sowie zu dem Betriebe derselben die Konzession zu erwerben und die Bahn zur bestimmten Zeit dem Verkehre zu übergeben. Dagegen verpflichtet sich die Stadt, zum Bau dieser Bahn 25000 fl. beizutragen und diese Summe in 5 Raten gegen eine Verzinsung von 5 pCt. zu entrichten, wofür sie mit ihrem ganzen Vermögen und Einkommen die Haftung übernimmt. Die Stadt Léva hat auch die höhere Genehmigung hierfür zu erwirken.

Personalveränderungen bei den Staatsbahnen.

Der Betriebsdirektor der Staatsbahnen in Prag, Johann Pechar, wurde zum Stellvertreter des Verkehrsdirektors in Wien, Hofrathes Obermayer, ernannt. An Stelle Pechar's wurde General-Direktionsrath Wenzel Wojtiechovsky, welcher in Wien mit der Leitung der Abtheilung für Zugförderungsdienst betraut war, zum Betriebsdirektor in Prag ernannt. Seitens der Generaldirektion der Staatsbahnen wird über diese Personalveränderungen folgendes mitgetheilt: „Der grosse Umfang der Geschäfte, welche von dem Verkehrsdirektor der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, Hofrath Obermayer, zu versehen sind, hat in neuerer Zeit die Nothwendigkeit der Besetzung des bisher noch offenen Postens eines speziellen Stellvertreters desselben herbeigeführt. Hierzu wurde der rangälteste General-Direktionsrath beziehungsweise Betriebsdirektor Pechar in Prag ausersehen und wurde derselbe zu dieser wichtigen Dienstleistung nach Wien abberufen.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Infolge der Türkischen Abrüstung wurde die Batum-Frage auch weniger ernst genommen; die Friedenshoffnungen befestigen sich, und die eingeschüchterte Contremine trug diesen Umständen Rechnung, indem sie auch in Transportaktien umfassende Deckungskäufe vornahm; hierzu kamen noch die sich infolge der Ernte und Auslandsberichte etwas günstiger gestaltenden Ausfuhraussichten. So erholte sich Carl-Ludwigbahn (192.75), Staatsbahn (232.40), Nordwestbahn (171), Elbethal (165.25) und Südbahn (115); auch Lemberg-Czernowitzer Bahn (227) war höher gehalten. In den verschiedenen Titres der Elisabethbahn und in den Aktien der Franz-Josefbahn (220.50) fanden bei anziehenden Koursen beträchtliche Anlagekäufe statt, indem die an deren Stelle tretenden Eisenbahn-Schuldverschreibungen in Gold bis 129.50 stiegen.

Aus Bayern.

Personalien.

Der Vorstand der Generaldirektion der Verkehrsanstalten, Generaldirektor Adolph von Hocheder ist vom 1. August dieses Jahres in den erbetenen dauernden Ruhestand versetzt und demselben in Anerkennung seiner langjährigen treuen und auf verschiedenen Gebieten bewährten vorzüglichen Dienste das Grosskomthurkreuz des Verdienstordens vom heiligen Michael verliehen.

Zum Generaldirektor und Vorstand der Generaldirektion der Staatseisenbahnen ist der dermalige Vorstand der Bau-

abtheilung der Generaldirektion der Verkehrsanstalten, Direktor Carl Schnorr von Carolsfeld ernannt.

Zum Vorstande der Direktion der Posten und Telegraphen unter gebührenfreier Verleihung des Titels eines Generaldirektors der Posten und Telegraphen ist der dermalige Vorstand der Betriebsabtheilung der Generaldirektion der Verkehrsanstalten, Direktor Adolph, Ritter von Schamberger berufen.

Der mit dem Titel und Rang eines Oberregierungsrathes bekleidete Rath der Generaldirektion der Verkehrsanstalten — Betriebsabtheilung — Frz. Gyssling und der Rath derselben Stelle und Abtheilung Otto Böhm sind zu Direktoren und Abtheilungsvorständen bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen mit dem Range und den Rechten von Kollegialdirektoren befördert.

Der Rath der Generaldirektion der Verkehrsanstalten — Bauabtheilung — Ernst Rutz ist zum Oberregierungsrath bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen befördert und demselben die Funktion eines Fiskals der Verkehrsanstalten übertragen, die Räthe der Generaldirektion der Verkehrsanstalten — Betriebsabtheilung — Christian Höchtlen, Dr. Oskar Lippl und Adolph Pernwerth von Bärnstein sind zu Oberregierungsräthen und Abtheilungsvorständen bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen befördert.

Vom 1. August dieses Jahres ab ist der Vorstand der Post- und Telegraphenabtheilung der Generaldirektion der Verkehrsanstalten, Direktor Joseph von Baumann auf Ansuchen in den wohlverdienten Ruhestand versetzt und demselben in Anerkennung seiner langjährigen, treuen und vorzüglichen Dienste das Komthurkreuz des Verdienstordens der Bayerischen Krone verliehen.

Niederländische Korrespondenz.

Niederländische Rheinbahn-Gesellschaft.

Am 30. Juni d. J. wurde die jährliche Generalversammlung der Aktionäre in Utrecht abgehalten. Die Betriebsergebnisse, welche wiederum ungünstiger als im vorigen Jahre waren, gestalteten sich folgendermassen:

Gegenstand	Verkehr		Einnahmen	
	1885/86 Anzahl	1884/85 Anzahl	1885/86 fl.	1884/85 fl.
Personen	3 223 079	3 357 143	2 644 570	2 845 754
Frachtgüter . . . t	952 567	932 749	1 494 750	1 552 243
Bestellgüter . . . t	19 131	19 576	331 982	339 652
Vieh . . . t	35 279	34 720	77 099	86 698
Verschiedenes	—	—	366 774	336 930
im ganzen	—	—	4 915 175	5 161 277
pro Zugkilometer	—	—	1,54	1,79

Aus diesen Ziffern geht hervor, dass die Einnahmen sich in Vergleich mit dem vorigen Jahre um 246 102 fl. vermindert. In diesen Einnahmen sind diejenigen der gepachteten Linie Leiden-Woerden nicht mit einbegriffen, wohl aber die Einnahmen der Dampftramways Haag-Scheveningen und Ede-Wageningen.

Die Gesammteinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrugen 201 184 fl. weniger als im Vorjahre und 613 604 fl. weniger als 1883/84. Pro Reisenden einschliesslich Gepäck wurde durchschnittlich 0,82 fl. vereinnahmt gegen 0,84 fl. 1884/85. — Unter diesen Beträgen sind mit einbegriffen 745 207 Personen, welche mit den Dampftrambahnen befördert wurden für 95 282 fl. gegen 772 648 Personen und 102 394 fl. im vorigen Jahre. Es wurden 1885/86 also 2 477 872 Eisenbahnreisende für eine Einnahme von 2 549 288 fl. gegen 2 584 495 Reisende und 2 743 359 fl. in 1884/85 befördert. Dies ergibt eine Minderung von bezw. 4 und 7 pCt. Im Binnenverkehr wurden 143 238 Personen weniger befördert als im Vorjahre. Die Mindereinnahme betrug 154 258 fl. oder etwa $76^2/_3$ pCt. des ganzen Verlustes.

An Frachtgütern wurden im Binnenverkehr 3 989 t mehr befördert als im vorigen Jahre; die Mehreinnahme betrug 4 557 fl. Im direkten Verkehr wurden dagegen 62 050 fl. weniger vereinnahmt, obwohl der Verkehr sich um 15 829 t und zwar hauptsächlich infolge der Zunahme des Verkehrs der für ermässigte Frachtsätze beförderten Güter steigerte. Die Einnahme aus dem Bestellgüterverkehr betrug im Binnenverkehr 11 938 fl. weniger, und im direkten Verkehr 4 268 fl. mehr, oder im ganzen 7 670 fl. weniger als im vorigen Jahre.

An den Gesammteinnahmen waren betheiligt: die Linie Gouda-Haag mit 337 286 fl. gegen 355 981 fl. im vorigen Jahre und 367 444 fl. in 1883/84; die Linie Breukelen-Harmelen mit 76 411 fl. gegen 79 652 fl. in 1884/85 und 113 743 fl. 1883/84; die Dampftrambahn Haag-Scheveningen mit 80 097 fl. gegen 85 193 fl. im Vorjahre und 74 831 fl. in 1883/84; die Ede-Wageningener Dampftrambahn mit 24 606 fl. gegen 26 961 fl. in 1884/85 und 28 553 fl. in 1883/84.

Die Kosten betrugen bei dem: Bahndienst 478 809 fl. gegen 548 109 fl. in 1884/85; Maschinendienst 526 629 (508 336) fl.; Betriebsdienst 1 425 964 (1 446 581) fl.; und an allgemeinen Kosten 95 660 (91 750) fl.; überhaupt 2 527 062 fl. = 0,79 fl. pro Zugkilometer und 51,41 pCt. der Einnahmen, gegen bezw. 2 594 776 fl., 0,90 fl. und 50,27 pCt. im vorigen Jahre. Für den Bahndienst wurden 69 300 fl. und für den Betriebsdienst 20 617 fl. weniger verausgabt als 1884/85; während der Maschinendienst und die allgemeinen Kosten eine Mehrausgabe von bezw. 18 293 fl. und 3 910 fl. erforderten. — An den Ausgaben waren die Linien Gouda-Haag und Harmelen-Breukelen mit 173 410 fl. bezw. 39 285 fl. betheiligt gegen 178 966 fl. und 40 044 fl. in 1884/85.

Als Reingewinn ergibt sich ein Betrag von 2 388 113 fl. gegen 2 566 501 fl. in 1884/85; hierzu Uebertrag des vorigen Jahres 1 885 fl.; zusammen 2 389 998 fl. Von diesem Betrag entfallen 1 272 074 fl. auf Verzinsung von Obligationen u. s. w., sodass nur ein effektiver Ueberschuss von 1 117 924 fl. verbleibt, gegen 1 449 095 fl. in 1884/85 und 1 929 084 fl. in 1883/84.

Es wurde im ganzen pro 1885/86 eine Dividende von 8,80 fl. pro Aktie von 240 fl., von 3,52 fl. pro Aktie à 96 fl. und von 1,32 fl. pro Aktie à 36 fl. oder $3^2/_3$ pCt. ausgezahlt gegen $4^3/_{10}$ pCt. in 1884/85; $6^1/_{12}$ pCt. in 1883/84; 6,25 pCt. in 1882/83; 7,2 pCt. in 1881/82 und 7,54 pCt. in 1880/81.

Die Betriebsergebnisse der gepachteten Linie Leiden-Woerden beziffern sich auf 130 234 fl. Einnahmen gegen 124 241 fl. in 1884/85; 66 958 fl. Ausgaben, gegen 62 461 fl. in 1884/85; Reingewinn 63 276 fl. gegen 61 780 fl. in 1884/85.

Die Baurechnungen der Rheinbahn betragen 41 459 041 fl. und die Beschaffungskosten des Fahrmaterials 8 135 151 fl.

An Betriebsmitteln sind vorhanden: 99 Lokomotiven, 241 Personen- und 1 814 Lastwagen, und für den Tramwaydienst 17 Lokomotiven, 25 Personen- und 8 Lastwagen.

Für Brennmaterialien wurden 0,0525 fl. pro Zugkilometer und 0,0417 fl. pro Lokomotivkilometer verausgabt.

Almelo-Salzbergener Eisenbahn.

Die Einnahmen für die Almelo-Salzbergener Eisenbahngesellschaft pro 1885 betrugen: Antheil an den Bruttoeinnahmen 99 850 fl., Subventionen 2 000 fl., aus sonstigen Quellen 802 fl., überhaupt 102 652 fl. und die Ausgaben: Dividende ($2^3/_8$ pCt.) 49 875 fl., Amortisation 35 760 fl., Miethe für Bahnhof Hengelo 6 000 fl., Zinsen an die Betriebsgesellschaft 3 365 fl., Verwaltungsrath 2 000 fl., Vergrösserung des Bahnhofs in Oldenzaal (Post- und Telegraphenbüreau) 4 026 fl., Steuern und sonstige Ausgaben 2 826 fl., im ganzen 103 852 fl. Die Rechnung schliesst also mit einem Minus von 1 200 fl.

Die Bruttoeinnahmen betrugen:

aus dem	1885 fl.	1884 fl.
Personenverkehr	113 006	113 617
Gepäckverkehr	3 967	4 055
Viehverkehr	6 057	8 008
Güterverkehr	183 290	183 340
an Extraordinarien	14 111	14 879
zusammen	320 431	323 899
pro Jahrkilometer	5 776	5 839
pro Tagkilometer	15,82	16

Geldersche Dampftramway-Gesellschaft
(Terborgh-Dieren, 24 km).

Die Betriebsergebnisse für 1885/86 können mit Rücksicht auf den ungünstigen Zustand des Handels und der Industrie, welcher auf die Einnahmen der meisten in- und ausländischen Eisenbahnen und Tramways nachtheilig einwirkte, befriedigend genannt werden. — Waren auch die Einnahmen geringer als im vorigen Jahre, so verminderten sich die Ausgaben dagegen ebenso, sodass am Schlusse das Verhältniss zwischen Einnahme und Ausgabe sich noch günstiger erwies als im Vorjahre und von 51 pCt. auf 50½ pCt. zurückging.

Seit Oktober 1885 hat die Trambahn in Doetinchem Anschluss an die Geldersch-Overyselschen Lokalbahnen. Mit der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen wurde eine Uebereinkunft abgeschlossen für die Ausgabe direkter Billete nach Arnheim, Zutphen und den zwischenliegenden Stationen u. s. w. Infolge der Zunahme dieses Verkehrs beabsichtigt die Direktion die Einführung eines direkten Verkehrs mit Amsterdam und Rotterdam. Mit der Niederländischen Rheinbahn-Gesellschaft werden die betreffenden Unterhandlungen geführt.

Die Betriebskosten betrugen für: allgemeine Verwaltungskosten 5 327 (5 456 in 1884/85) fl.; Pachtzins und Steuern 5 600 (5 948) fl.; Maschinendienst 12 158 (14 077) fl.; Fahrdienst 10 656 (9 946) fl.; Bahnunterhaltung 3 076 (4 008) fl.; Werkstatt 5 968

(6 930) fl.; überhaupt 42 785 (46 366) fl. = 0,25 (0,278) fl. pro Tagkilometer.

Aus dem Personenverkehr wurden 49 787 fl. gegen 52 470 fl. im vorigen Jahre und aus dem Güterverkehr 30 367 fl. gegen 33 500 fl. in 1884/85, überhaupt 84 984 fl. = 9,69 fl. pro Tagkilometer gegen 90 800 fl. bezw. 10,35 fl. im vorigen Jahre vereinnahmt.

Der Gesammtsaldo betrug 32 402 fl. Diese Summe erhielt folgende Verwendung: für die Direktion 2 508 fl., Erneuerungsfonds 12 443 fl., Abschreibungen 500 fl., Dividendensteuer 350 fl., Reserve für Prozesskosten 1 600 fl., 4 pCt. Dividende 12 000 fl., zusammen 29 401 fl. Von dem Reste erhielten die Gründer 45 pCt. = 1 350 fl., die Inhaber garantirter Aktien 15 pCt. = 412 fl., die Kommissäre 5 pCt. = 150 fl., die Beamten 5 pCt. = 150 fl. und 30 pCt. oder 938 fl. wurden dem Reservefonds überwiesen.

An Betriebsmitteln sind vorhanden: 7 Lokomotiven, 8 Personen- und 50 Lastwagen.

Dampfschiffsverbindung Enkhuizen-Stavoren.

Am Abend vom 29. Juni d. J. lief in den Enkhuizer Eisenbahnhafen der Räderdampfer „Friesland" ein, bestimmt für den zu eröffnenden Dampfschiffsdienst Enkhuizen-Stavoren. Durch denselben ist die Seeverbindung zwischen den Staatsbahnlinien Amsterdam - Enkhuizen und Stavoren - Leeuwarden hergestellt. Von schönem Wetter begünstigt, hatte der in der hiesigen Königlichen Fabrik von Dampf- und sonstigen Werkzeugen erbaute Dampfer seine Probefahrt auf der Rhede der Insel Texel mit einer Geschwindigkeit von 13¼ Meile gemacht und erreichte danach innerhalb 3 Stunden längs dem grossen Schifffahrtswasser den Enkhuizener Hafen. Nach einem Aufenthalt von wenigen Minuten fuhr der Dampfer nach Stavoren und zurück, welche Fahrt in 1 Stunde 5 Minuten und 54 Sekunden zurückgelegt wurde.

Nach den Konzessionsbedingungen müssen die Personendampfer im offenen Wasser eine Schnelligkeit von 12 Meilen erreichen und hat die Ueberfahrt innerhalb 1 Stunde und 20 Minuten zu geschehen. Die Prüfung fand in Gegenwart der seitens der Regierung ernannten Kommission statt.

Das für diesen Dienst bestimmte Güterboot ist auf der Werft des Konzessionärs Herrn C. Bosman in Alkmar gebaut und von der Königlichen Fabrik von Dampf- und sonstigen Werkzeugen mit doppelten Compound-Maschinen versehen.

Dampfschifffahrt Vlissingen-Queenborough.

Obwohl die Gesellschaft dem nachtheiligen Einfluss des sich vermindernden Handelsverkehrs sich nicht gänzlich zu entziehen vermochte und deswegen die Bruttoeinnahmen einigermassen zurückgingen, so wurde dieser Verlust doch fast gänzlich durch die Verminderung der Betriebskosten aufgewogen.

Trotz einer stets zunehmenden und immer schärfer werdenden Konkurrenz konnte den Aktionären, wie im vorigen Jahre, eine Dividende von 6 pCt. gewährt werden, während, nachdem alle Kosten der Anleihe von 1885 aus den Einnahmen bestritten sind, wiederum ein Betrag von beinahe 200 000 fl. auf die Flotte abgeschrieben wurde.

Die zur Ausführung des mit dem Niederländischen Staat abgeschlossenen Postvertrags im Oktober 1885 ausgeschriebene Anleihe in Höhe von 2 000 000 fl. wurde für den Kours von 90 pCt. begeben.

Dadurch konnten die für den Tagesdienst erforderlichen Dampfer zeitig genug bestellt werden, sodass die Lieferung für den Sommerdienst von 1887, dem Zeitpunkte, an welchem — in Gemässheit der Bedingungen der abgeschlossenen Verträge — der Tagesdienst zu eröffnen ist, stattfinden kann.

Im Jahre 1885 wurden im ganzen 365 Reisen gemacht gegen 366 in 1884 und 364 in 1883.

Die durchschnittliche Einnahme aus dem Personen- und Güterverkehr während der letzten 5 Jahre betrug:

	Personenverkehr:			Güterverkehr:	
	Anzahl	Einnahme		kg	Einnahme
1885	68 308	667 521 fl.	1885	30 030 000	291 367 fl.
1884	72 416	714 382 „	1884	30 924 000	294 357 „
1883	70 597	683 521 „	1883	31 646 000	293 808 „
1882	66 046	614 293 „	1882	27 534 000	279 193 „
1881	63 953	587 421 „	1881	38 577 000	312 774 „

Die Gesammteinnahmen betrugen:

	im ganzen	pro Reise		im ganzen	pro Reise
1885	1 146 651 fl.	3 141 fl.	1882	1 071 345 fl.	2 935 fl.
1884	1 200 708 „	3 280 „	1881	1 074 810 „	29 29 „
1883	1 160 853 „	3 189 „			

Die Betriebskosten des Jahres 1885 betrugen 727 943 fl. oder 1 994 fl. pro Reise gegen 760 765 fl. oder 2 078 fl. pro Reise in 1884 und 759 419 fl. oder 2 086 fl. pro Reise in 1883.

Die Entwickelung des Unternehmens ist aus nachstehender Uebersicht der Betriebsergebnisse seit der Eröffnung der Fahrt am 26. Juli 1875 ersichtlich:

Betriebs- Einnahmen	Betriebs- Ausgaben	Differenz	Ausgaben in pCt. der Einnahmen
45 515 fl.	320 771 fl.	— 275 256 fl.	704,754
143 668 „	473 766 „	— 330 098 „	329,763
363 574 „	909 224 „	— 545 650 „	250,079
684 923 „	763 116 „	— 78 193 „	111,416
877 044 „	717 930 „	+ 159 113 „	81,858
981 031 „	719 768 „	+ 261 263 „	73,369
1 074 810 „	728 624 „	+ 346 186 „	67,791
1 071 345 „	727 595 „	+ 343 750 „	67,914
1 160 853 „	759 419 „	+ 401 434 „	65,419
1 200 708 „	760 675 „	+ 440 033 „	63,352
1 146 651 „	727 944 „	+ 418 707 „	63,485

Amerikanische Korrespondenz.

Das 24 Stunden-System.

Der Vicepräsident van Horne von der Canadischen Pacificbahn hat am 10. Juni d. J. folgendes Cirkular erlassen:

„Mit Rücksicht auf die neuen Bedingungen, welchen die diesseitige Gesellschaft bei Einrichtung von Durchgangszügen auf einer über 53 und bald über 60 Breitengrade (oder 4 Stunden Zeitunterschied) sich hinziehenden Eisenbahnstrecke zu entsprechen hat, ist es sowohl der Annehmlichkeit wegen als auch zur Vermeidung von Verwirrungen nöthig, das sogenannte 24 Stunden-System anzunehmen, d. h. die gegenwärtigen Nachmittagsstunden 1 — 12 künftig als 13 — 24 zu bezeichnen. Eine bedeutende Mehrheit von Eisenbahn-Verwaltungsmännern in Canada und den Vereinigten Staaten hat sich bereits zu Gunsten dieses Systems ausgesprochen und auch die Presse und hervorragende Männer der Wissenschaft haben demselben beigestimmt. Die Zweckmässigkeit der Annahme des Normal - Zeitsystems, welches bereits durch ganz Nordamerika verbreitet ist, wird nirgends mehr bestritten, und seine allgemeine Einführung dürfte nur die Frage einer sehr kurzen Zeit sein. Es wird eine Ehre für Canada sein, bei dieser wichtigen Reform die Leitung zu übernehmen. Indem die Direktoren diesen Schritt unternehmen, hoffen sie den Beifall des Publikums und die aufrichtige Mitwirkung aller Gesellschaftsbeamten zu finden.

Es wird beabsichtigt, mit der Aenderung zunächst auf allen Strecken westlich vom Obersee mit Beginn der nächsten Fahrplanperiode vorzugehen. Papierzifferblätter mit den neuen Nachmittags - Stundenzahlen für Taschen- und Wanduhren werden sowohl dem Publikum, wie auch den Gesellschaftsbeamten kostenfrei verabfolgt. Diese Blätter können mit Leichtigkeit an jedem Uhrwerk angebracht werden. Auf den verschiedenen Abtheilungsorten werden Einrichtungen zur Anbringung an den Uhren der Beamten getroffen werden etc."

Bahnbau 1886.

In der ersten Hälfte des laufenden Jahres hat die Meilenzahl der vollendeten Bahnen diejenige der beiden letzten Jahre, theilweise erheblich, übertroffen. Es sind, soweit der „Railr. Gazette" bekannt geworden, in der ersten Hälfte vollendet:

1886	1 271 Miles	1881	1 972 Miles
1885	677 „	1880	1 809 „
1884	1 104 „	1879	761 „
1883	1 966 „	1878	606 „
1882	4 166 „	1877	618 „

Fachlitteratur.

Von Poor ist der erste Jahrgang eines „Directory of Railway Officials and Railway Directors (Poor's Railroad Manual Co. Newyork) herausgegeben. Dieses Werk enthält eine alphabetische Nachweisung der Eisenbahnen und ihres Beamtenpersonals bis hinunter zu den Zug- bezw. Bahnmeistern, Vormännern der Werkstätten, sowie alle höher stehenden Beamten. Auch die Meilenlänge der Bahnen ist angegeben. Weiterhin ist eine Liste von etwa 12 — 1 500 Eisenbahnunternehmern beigefügt mit Angabe ihrer Leistungsfähigkeit, ferner ein Verzeichniss der Schienen-, Wagen-, Lokomotiven-, Räder-, Achsen-, Federn- und Brücken-Fabriken der Vereinigten Staaten; der Strassenbahnen der Vereinigten

Staaten und Canadas nebst deren Länge und deren oberen Beamten; ein Verzeichniss der Staats-Eisenbahnkommissare unter Angabe ihrer Besoldungen etc.; eine Liste der Beamten und Mitglieder des Newyorker „Clearinghouse" etc.; Angaben über Mexikanische und Südamerikanische Bahnen; endlich auch eine Nachweisung der Eisenbahnen und Strassenbahnen Grossbritanniens mit Benennung der oberen Beamten der ersteren. Ein derartiges Werk wird jedem, der sich für die Amerikanischen Bahnverhältnisse näher interessirt, gewiss willkommen sein.

Nord-Pacificbahn; Verfall der Landüberweisung.

Der Senat hat mit 39 Stimmen gegen 1 ein Gesetz angenommen, wonach alle der Nord-Pacificbahn verheissenen Landschenkungen an solchen Bahnstrecken oder Theilen derselben, welche zur Zeit noch nicht fertiggestellt sind, ungültig werden. Die unvollendeten Theile bestehen in 75 Miles der „Cascade Division", gegenwärtig im Bau begriffen, einschliesslich des Gebirgsüberganges, ferner in der ganzen Strecke von Wallula den Columbiafluss herunter, welche die Gesellschaft nicht zu bauen beabsichtigt, da diese Gegend von der Oregon Railway & Navigation Co. beherrscht wird. („Railr. Gaz.")

Präjudizien.

v. O. **Ein Eisenbahnunternehmer ist als solcher nicht Kaufmann. Zurückbehaltungsrecht.** Thatbestand: Die Beklagte hatte der Baugesellschaft Pl. & Comp. zu Berlin den Bau der Eisenbahn von Gera nach Plauen übertragen und letztere wieder Theile dieser Bauten an den Kläger, einen Eisenbahnbauunternehmer, in Generalentreprise gegeben. Zu diesem Zwecke hatte sie mit ihm drei Verträge geschlossen: 1. einen vom 28. Oktober 1872 zur Ausführung der ersten fünf Tunnel auf der Strecke vom Wolfsgefährter Bahnhof bis zum Rothenthaler Tunnel; 2. einen zweiten vom 12. Februar 1873 zur Ausführung der Eisenbahnlinie auf derselben Strecke, ausschliesslich der unter I verakkordirten Arbeiten und 3. einen dritten vom 13. Oktober 1873 zur Ausführung der sämmtlichen auf derselben Bahnstrecke vorkommenden Maurerarbeiten. — Laut § 21 des Vertrages vom 12. Februar 1873 hatte Pl. & Comp. sich verpflichtet, dem Kläger die für die Arbeitsgleise erforderlichen Oberbaumaterialien, namentlich Eisenbahnschienen mit Zubehör, bis zur Fertigstellung des ihm verakkordirten Bahnkörpers zur Verfügung zu stellen. Dies war auch geschehen, und Kläger befand sich im Besitze dieses Materials, als Pl. & Comp. insolvent wurden, die beklagte Eisenbahngesellschaft die Herstellung der Bahnstrecke selbst übernahm und in die von Pl. & Comp. mit dem Kläger geschlossenen drei Akkordverträge eintrat. Bei diesem Anlasse überliess der Kläger, um den Bau nicht ins Stocken gerathen zu lassen, mittelst Vertrages vom 25. Mai 1875 die ihm von Pl. & Comp. zur Verfügung gestellten, bis dahin in den Arbeitsgleisen befindlichen Oberbaumaterialien der Beklagten gegen die Zusicherung einer Entschädigung für Aufgabe des von ihm wegen seiner Ansprüche an Pl. & Comp. beanspruchten Retentionsrechts an den gedachten Oberbaumaterialien. Diese Entschädigungsforderung macht Kläger jetzt in dem Umfange geltend, dass er Entschädigung für seine Forderungen an Pl. & Comp. aus allen drei Verträgen, soweit sie nicht aus dem Konkurse zu decken waren, beansprucht, während Beklagte den Bestand des Retentionsrechts für die Forderungen aus dem ersten und dritten Vertrage wegen Mangel der Konnexität bestritt. Der Berufungsrichter war dieser Ansicht beigetreten. Auf Revision des Klägers ist abändernd zu seinen Gunsten erkannt worden aus folgenden Gründen: „Der Werth des durch Vertrag vom 25. Mai 1875 aufgegebenen Retentionsrechts hängt davon ab, ob Kläger nur befugt war, wie der Berufungsrichter angenommen hat, dasselbe für seine Forderung aus dem mit Pl. & Comp. unterm 12. Februar 1873 abgeschlossenen Vertrage geltend zu machen, oder ob es auch die Forderungen deckte aus denjenigen Verträgen, welche er mit jenem unter dem 23. Oktober 1872 und 13. Oktober 1873 abgeschlossen hatte, wie der Kläger behauptet. Mit Unrecht beruft sich letzterer darauf, dass ihm ein kaufmännisches Zurückbehaltungsrecht zustehe, und dass der Berufungsrichter den Artikel 313 H.-G.-B. verletze, indem er ihm dieses versage; denn mit Recht hat der Berufungsrichter angenommen, dass dem Kläger als Bauunternehmer die Eigenschaft als Kaufmann nicht zukomme. Denn wenn auch angenommen werden mag, dass Kläger, abgesehen von Schwellen, Schienen, Weichen etc., welche ihm von Pl. & Comp. überwiesen wurden (§ 19 Vertr. vom 12. Februar 1873), allerhand bewegliche Gegenstände anschaffte, um solche für den übernommenen Eisenbahnbau zu verwenden, so bildeten doch nicht diese einzelnen Materialien den Gegenstand eines auf Weiterveräusserung abzielenden Geschäftes, sodass sie etwa im einzelnen als geliefert berechnet wurden, sondern das Objekt der Geschäfte — eines oder mehrerer Werkverdingungsverträge — bildet die Herstellung des Eisenbahnbaues bezw. einzelner Partien desselben im ganzen, also ein Immobile, und die über ein solches geschlossenen Geschäfte können, mögen sie gewerbsmässig oder nicht, in grösserem oder kleinerem Umfange geschlossen oder betrieben werden, niemals die Natur von Handelsgeschäften annehmen (Art. 275 H.-G.-B.). Deshalb kommt aber auch den Bauunternehmern als solchen die Kaufmannseigenschaft nicht zu — eine Annahme, welche auch in der Theorie und Praxis im ganzen einstimmig ist. Mit Recht wirft der Revisionskläger dagegen dem Berufungsrichter vor, dass er die Rechtsgrundsätze über das gemeinrechtliche Zurückbehaltungsrecht verletze, wenn er es auf die Forderungen des Klägers aus dem Vertrage vom 12. Februar 1873 beschränke. Zu dieser Beschränkung hat sich der Berufungsrichter durch die Annahme bestimmen lassen, dass die Einrede des Zurückbehaltungsrechts nichts weiter als die Einrede des nicht erfüllten Vertrages sei, woraus dann freilich von selbst folgen würde, dass sie nur der vertragsmässigen Gegenleistung, also keineswegs Leistungen gegenüber statthaft ist, welche einem anderen Vertrage entspringen. Damit fasst der Berufungsrichter die Konnexität, welche allerdings als ein Erforderniss des Zurückbehaltungsrechts anzusehen ist, zu enge auf. Die Gesetze erkennen in einer Reihe von Fällen ein Zurückbehaltungsrecht an, obwohl für die Einrede des nicht erfüllten Vertrages kein Raum ist. In allen diesen Fällen ist es nicht die kontraktliche gegenseitige Bedingtheit der Leistung und Gegenleistung, welche zum Zurückbehaltungsrecht berechtigt, sondern die natürliche, gewollte oder als gewollte vorauszusetzende Einheitlichkeit des faktischen Verhältnisses, welche nicht minder wie die rechtliche gegenseitige Bedingtheit es als gegen Treu und Glauben (bona fides) verstossend erscheinen lässt, wenn der eine Interessent von dem anderen die Leistung verlangt, die von ihm geschuldete Leistung aber seinerseits nicht gewähren will. Ob im einzelnen Falle ein einheitliches Verhältniss dieser Art vorliegt, ist nicht bloss Gegenstand thatsächlicher Prüfung, und kann daher auch die Feststellung des Berufungsrichters, dass die drei in Frage kommenden Akkordverträge des Klägers mit Pl. & Comp. sowohl nach der Zeit des Abschlusses als auch ihrem Gegenstande nach in keinerlei Verbindung oder Zusammenhange stehen, den Revisionsrichter nicht binden. Die Feststellung übersieht, worauf es bei der rechtlichen Würdigung hauptsächlich ankommt, dass durch die drei, formell freilich von einander getrennten und unabhängigen Verträge doch nur verschiedene Partien ein und desselben Verhältnisses zur Erreichung eines einzigen Hauptzweckes, der Herstellung des Eisenbahnkörpers vom Wolfsgefährter Bahnhofe bis zum Rothenthaler Tunnel, geordnet werden sollen. Die Einheitlichkeit dieses Zweckes und der natürliche Zusammenhang der nur formell geschiedenen Verträge lässt es aber gegen diesen durch die beiderseitige Stellung gebotenen Treu und Glauben verstossend erscheinen, wenn Pl. & Comp. die dem Kläger zur Herstellung der Arbeitsbahnen geliehenen Materialien zurückfordern, den für die Tunnel- und Maurerarbeiten von ersterem verdienten Lohn aber vorenthalten wollte. Beide Theile mussten, wenn sie die in ihrem Vertragsverhältnisse überhaupt gebotene bona fides wahren wollten, die beiderseitigen Leistungen als zusammengehörig und sich entsprechend betrachten und die bona fides musste sie verhindern, das Verhältniss der Gegenseitigkeit ausser Augen zu setzen. Gegen die Nichtberücksichtigung derselben bei Verfolgung solcher auch nur thatsächlich zusammengehöriger und sich entsprechender (in diesem Sinne konnexer) Leistungen soll aber eben das Zurückbehaltungsrecht den anderen Interessenten schützen. Dieses war daher nicht blos rücksichtlich der Forderungen des Klägers aus dem Vertrage vom 12. Februar 1873, sondern auch wegen der Forderungen aus den beiden anderen Verträgen begründet und Kläger dafür zu entschädigen." (Erk. des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 26. Oktober 1885 in S. V./Sächs.-Thüring. Eisenb. Rep. III. 144/85; Entscheid Bd. XIV, S. 231 ff.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 57 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 21. Juli 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Eröffnungen.

Am 1. August d. J. wird von der im Bau begriffenen Eisenbahnstrecke Praust-Carthaus die 29,50 km lange, dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Danzig zu unterstellende Theilstrecke Praust-Zuckau dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Auf derselben werden folgende gemischte Züge mit Personenbeförderung in II., III. und IV. Wagenklasse bis Danzig bezw. von Danzig verkehren:

Zug 761	Zug 763		Stationen		Zug 762	Zug 764
6.17	6.33	Abf.	Zuckau	Ank.	11.04	8.03
6.29	6.45	„	Altemühle	Abf.	10.52	7.51
6.48	7.04	„	Lappin		10.35	7.34
6.57	7.14	„	Kahlbude *)		10.20	7.19
7.07	7.24	„	Bölkau		10.10	7.05
7.21	7.38	„	Straschin-Prangshin		9.54	6.49
7.37	7.54	Ank.	Praust		9.35	6.30
7.50	8.14	Abf.	„	Ank.	9.20	6.15
8.03	8.27	„	Guteherberge	Abf.	9.08	6.03
8.17	8.41	Ank.	Danzig		8.53	5.48

*) Kahlbude ist bis auf weiteres vom Verkehr ausgeschlossen.

Die Zeiten sind in der Richtung der Pfeile zu lesen.

Die Personen- und Gütertarife sind bei allen Stationen verkäuflich.

Bromberg, den 17. Juli 1886. (1510)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Eröffnung des Haltepunktes Tschecheln für den allgemeinen Frachtstückgutverkehr. Mit dem 1. August d. J. wird die beschränkte Abfertigungsbefugniss des Haltepunktes Tschecheln auf den allgemeinen Frachtstückgutverkehr erweitert.

Erfurt, den 19. Juli 1886. (1511)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nachtrag IX zum Deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I. Die Tarifbestimmung für Umzugsgut, Kokosnusskerne und Oelkuchen aller Art, sowie Eisen- und Stahlwaaren des Spezialtarif I sind deklaratorisch ergänzt worden und treten die bezüglichen Bestimmungen, über welche nähere Auskunft von den Güterexpeditionen ertheilt wird, mit dem 1. August d. J. auf allen Deutschen Eisenbahnen in Kraft.

Berlin, den 14. Juli 1886. (1512)
Namens der Deutschen Eisenbahnverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung der ständigen Tarifkommission.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Vieh- etc. Verkehr. Am 1. August d. J. tritt zum Tarif für den oben bezeichneten Verkehr ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die in den direkten Verkehr neu einbezogenen Stationen Berlin, Anhalt-Dresdner Bahnhof des Direktionsbezirks Erfurt, Berlin, Lehrter und Potsdamer Bahnhof des Direktionsbezirks Magdeburg sowie Lichtenberg-Friedrichsfelde des Direktionsbezirks Bromberg und bereits früher publizirte sowie neue Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs nebst Nachtrag I. Exemplare des Nachtrags II werden von den Verbandstationen und dem Auskunftsbüreau, Bahnhof Alexanderplatz hier unentgeltlich verabreicht.

Berlin, den 18. Juli 1886. (1513)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg. Am 1. August 1886 tritt zum Ausnahmetarif vom 1. September 1884 für die Beförderung von Steinkohlen, Koks, Steinkohlen- und Kokesasche sowie Briquets in Wagenladungen von je 10 000 kg im Verkehre von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrhein.) und Köln (rechtsrhein.) nach Stationen des Direktionsbezirks Bromberg der Nachtrag 1 in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die Station Frintorp, anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Aplerbeck, Barop, Dortmunderfeld, Hoerde, Holzwickede, Marten, Unna und Unna-Königsborn sowie Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 18. Juli 1886. (1514)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Hessische Ludwigsbahn. Zu dem Gütertarif vom 1. August 1882 für den Verkehr mit dem Direktionsbezirk Frankfurt wird am 25. cr. der IX Nachtrag eingeführt. Derselbe enthält anderweite Taxen für Steine des Spezialtarifes III (Ausnahmetarif No. 8) und kann bei unseren Stationen eingesehen werden. Einzelne Exemplare sind zum Preise von 10 ₰ von unserem Tarifbüreau dahier beziehbar.

Mainz, den 19. Juli 1886. (1515)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. Zum Tarif für die Beförderung von Gütern im Deutsch-Dänischen Eisenbahnverbande vom 1. November 1881 treten mit dem 1. August d. J. die Nachträge XI und XII in Kraft, durch welche u. a. die Stationen Hamburg H. und B. in den Verbandsverkehr neu aufgenommen, die Station Langendreer des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und die Station Peine des Direktionsbezirks Hannover in den Ausnahmetarif 7 (für Eisen des Spez. T. II) einbezogen, die direkten Verkehrsbeziehungen der Station Assens erweitert, ferner anderweite ermässigte Frachtsätze für die Station Schleswig in Kraft gesetzt und die Güterklassifikation und die Nomenklatur einiger Ausnahmetarife ergänzt bezw. geändert werden.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen, durch welche auch Exemplare der Nachträge unentgeltlich — soweit der Vorrath reicht — bezogen werden können.

Altona, den 19. Juli 1886. (1516)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagsverkehr Riesa-Elbkai-K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Zu dem vom 1. Mai d. J. ab gültigen Tarife für den obengenannten Verkehr tritt am 1. August 1886 Nachtrag I in Kraft, welcher ermässigte und neue Frachtsätze enthält und durch unsere Wirthschafts-Hauptverwaltung zum Preise von 10 ₰ pro Stück zu beziehen ist.

Dresden, den 17. Juli 1886. (1517)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Freiherr von Biedermann.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Im Hefte II D (Pfalz-Schweiz. Nordostbahn) der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife bezw. im 2. Nachtrage wird mit Wirkung vom 1. k. Mts. der Frachtsatz

der Eilgutklasse Ludwigshafen-Ebikon auf 1 139,
der Eilgutklasse Ludwigshafen-Mitlödi auf 1 303,
der Stückgutklasse I Ludwigshafen-Mitlödi auf 652 Centimen

für 100 kg herabgesetzt.

Karlsruhe, den 18. Juli 1886. (1518)
Generaldirektion
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Ueberfuhr-Gebühr im Verkehre mit dem Havelufer-Ladegleise in Spandau. Vom 1. August d. J. ab wird die Ueberführung der mit der Eisenbahn ein- oder ausgehenden Güter in Wagenladungen von dem Lehrter Bahnhofe in Spandau nach dem an der Havel gelegenen Uferladegleise daselbst oder umgekehrt allgemein zugelassen. Für diese Ueberführung kommt neben der tarifmässigen Fracht eine Gebühr von 2 ℳ für jeden beladenen Wagen zur Erhebung.

Die Ueberführung der mit der Eisenbahn angekommenen Wagenladungen nach dem Havelufer-Ladegleise findet jedoch nur insoweit statt, als auf dem letzteren genügender Raum zum Aufstellen der erforderlichen Eisenbahnwagen vorhanden ist, bezw. der Ueberladung aus den Eisenbahnwagen in die Schiffsfahrzeuge Hindernisse nicht entgegenstehen. Andernfalls werden diese Sendungen auf den allgemeinen Ladegleisen des Lehrter Bahnhofs zu Spandau zur Entladung bereit gestellt; die Adressaten haben alsdann die Entladung und Abnahme von dort innerhalb der vorgeschriebenen Frist zu bewirken.

Magdeburg, den 19. Juli 1886. (1519)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ueberfuhrgebühren im Verkehre mit dem neuen Packhof und dem Spreeufer-Ladegleise in Berlin. I. Am 26. d. Mts. wird der Betrieb auf dem neuen Packhofe am Lehrter Bahnhof in Berlin eröffnet und die bisherige Zollabfertigungsstelle auf dem Lehrter Bahnhof nach dem neuen Packhofe verlegt. Insoweit die bereits früher eingetroffenen Zollgüter noch nach dem 26. d. Mts. auf der bisherigen Abfertigungsstelle abzunehmen sind, wird dies expeditionsseitig in den Avisen vorgeschrieben werden. Von dem genannten Tage ab werden für die Ueberführung der mit der Eisenbahn ein- oder ausgehenden Sendungen zwischen dem Lehrter Bahnhofe in Berlin und dem neuen Packhofe folgende Gebühren erhoben:

1. für Stückgüter 5 ₰ für 100 kg, mindestens 10 ₰ auf jede Frachtbrief-Sendung;
2. für Wagenladungsgüter bezw. bei Bezahlung der Gebühr für mindestens 5 000 kg für den Wagen 2 ₰ für 100 kg.

Die Abrundung des Gewichts und der Geldbeträge erfolgt wie bei der Frachtberechnung.

Im Falle der Hin- und Rückbeförderung einer Sendung kommt die Gebühr unter 1 bezw. 2 doppelt zur Erhebung.

II. Vom 1. August d. J. ab wird die Ueberführung der mit der Eisenbahn ein- oder ausgehenden Güter in Wagenladungen von dem Lehrter Güterbahnhofe zu Berlin nach dem an der Spree gelegenen Ufergleise der Eisenbahnverwaltung daselbst oder umgekehrt allgemein zugelassen. Für diese Ueberführung kommt neben der tarifmässigen Fracht eine Gebühr von 2 ℳ für jeden beladenen Wagen zur Erhebung.

Die Ueberführung der mit der Eisenbahn angekommenen Wagenladungen nach dem Spreeufer-Ladegleise findet jedoch nur insoweit statt, als auf dem letzteren genügender Raum zum Aufstellen der erforderlichen Eisenbahnwagen vorhanden ist bezw. der Ueberladung aus den Eisenbahnwagen in die Schiffsfahrzeuge Hindernisse nicht entgegenstehen. Anderenfalls werden diese Sendungen auf den allgemeinen Ladegleisen des Lehrter Güterbahnhofs zu Berlin zur Entladung bereit gestellt; die Adressaten haben alsdann die Entladung und Abnahme von dort innerhalb der vorgeschriebenen Frist zu bewirken.

Magdeburg, den 19. Juli 1886. (1520)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Für den Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehr kommen mit Gültigkeit vom 1. August cr. die Tarifhefte Theil I, Theil II, Heft 1, Theil III, Heft 1 und der Nachtrag I zu Theil III Heft 2, vom 1. Januar 1885 zur Ausgabe.

Theil I enthält das Reglement, die allgemeinen Tarifvorschriften und die Güterklassifikation; Theil II, Heft 1 und Theil III Heft 1 enthalten direkte Frachtsätze und zwar Theil II für Klassengüter, Theil III für Getreide etc. zwischen Oesterreichischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, der Südbahn und der Ungarischen Westbahn einer- und den Badisch-Schweizerischen Grenzstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz anderseits.

Nachtrag I zu Theil III, Heft 2, enthält Frachtsätze für neu einbezogene Ungarische Stationen und Ergänzungen der Bestimmungen des Haupttarifs.

Die einzelnen Tarifhefte enthalten ferner Kürzungstabellen zu den in denselben verzeichneten Frachtsätzen und kommen bis auf Weiteres die unter „b" angesetzten Beträge zur Anwendung. Die gleichzeitig ausser Kraft tretenden Tarife sind auf dem Titelblatte der Tarifhefte vorgemerkt.

Insoweit die seitherigen Frachtsätze billiger sind und die neuen Tarife für einzelne Relationen Sätze nicht mehr enthalten, gelten die seitherigen bezüglichen Frachtsätze noch bis zum 31. Oktober 1886. Die Tarifhefte werden an Interessenten von den betheiligten Endbahnen und der Regieverwaltung der K. Bayer. Staatsbahnen käuflich abgegeben und zwar:

Theil I um 0,50 ℳ, Theil II, Heft 1 um 1,30 ℳ, Theil III, Heft 1 um 0,20 ℳ pro Exemplar.

München, den 18. Juli 1886. (1521)
Generaldirektion
der K. B. Verkehrsanstalten,
Betriebsabtheilung.

Im Staatsbahn - Gütertarif **Bromberg-Berlin** tritt mit dem 25. Juli 1886 der Ausnahmetarifsatz für denaturirtes Fabriksalz mit 0,64 ℳ pro 100 kg im Verkehr von Inowrazlaw nach Saarau bei Beförderung in Wagenladungen von 10 000 kg in Kraft.

Bromberg, den 20. Juli 1886. (1522)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. „Tarifangelegenheit." Mit 1. August l. J. treten die Nachträge V zu den Heften No. 1 und 2 zum **Stettin-Schlesisch / Märkisch - Sächsischen Verbandtarif** vom 20. Juni 1884 in Wirksamkeit. Dieselben enthalten die Neuaufnahme mehrerer Deutscher Stationen sowie Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare dieser Nachträge erliegen in den betheiligten Stationen und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit.

Wien, am 16. Juli 1886. (1523)
Die Direktion.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. „Tarifangelegenheit." Mit 1. August l. J. tritt der Nachtrag II zum Sächsisch - Thüringischen Verbandtarif vom 1. Dezember 1885 in Kraft.

Derselbe enthält die Aufnahme mehrerer Deutschen Stationen sowie Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg als auch bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit.

Wien, am 16. Juli 1886. (1524)
Die Direktion.

Oesterr. Eisenbahnverband. Am 10. Aug. l. J. tritt der Nachtrag XII zum Oesterr. Verbandstarife Theil II Heft 1 in Kraft. Dieser Nachtrag enthält geänderte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen einerseits und Stationen der Buschtêhrader Eisenbahn, dann der Station Komotau (A. T. B.) und den Stationen Hohenbruck bis Mittelwalde, sowie Okrisko der Oesterr. Nordwestbahn andererseits, ferner Einbeziehung der Stationen der Lokalbahnen Segen-Gottes-Okrisko und Studenetz-Gr. Meseritsch der Staats - Eisenbahngesellschaft in den Verkehr mit Wien (Lagerhaus) und Wien (Südbahnhof und Aspangbahn) transit, sowie Kuttenberg (Stadtbahnhof) in den Verkehr mit den Wiener und Prager Bahnhöfen, endlich Berichtigungen. Exemplare sind bei den betreffenden Verwaltungen und namentlich bei der Staatsbahn - Gesellschaft in Wien I, Pestalozzigasse 8 erhältlich. (1525 R.M.)

Galizisch - Polnischer Verkehr. Ausgabe eines neuen Tarifes. Mit 1. August n. St. 1886 gelangt an Stelle des gleichnamigen Tarifes vom 15. Februar n. St. 1885 ein neuer Tarif für den Transport von Getreide etc. und Zucker von Stationen der Galiz. Carl-Ludwigbahn, der Lemberg - Czernowitz - Jassy - Eisenbahn und der K. K. Oesterr. Staatsbahnen nach Warschau, Lodz und Granica transit zur Einführung. — Die Frachtsätze für Granica transit haben nur für Sendungen Gültigkeit, welche mit direkten Frachtbriefen nach solchen Russischen Stationen zur Aufgabe gelangen, die mindestens 60 km von der Grenzstation Granica entfernt sind.

Exemplare des neuen Tarifes sind zum Preise von 15 Kreuzer (12 Kopeken) bei den Verbandstationen und bei den betheiligten Bahnverwaltungen zu beziehen.

Wien, den 16. Juli 1886. (1526)
Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz.
Carl-Ludwigbahn,
zugleich Namens der betheiligten Bahnen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Zum Tarif für den nachbarlichen Personenverkehr zwischen Altona-Kieler und Berlin-Hamburger Stationen vom 1. Januar 1875 tritt am 1. August d. J. der Nachtrag 50 in Kraft.

Derselbe enthält u. A. anderweite ermässigte Tarifsätze für Retourbillets im Verkehr mit Charlottenburg und Schulterblatt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Billetexpeditionen.

Altona, den 19. Juli 1886. (1527)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für den Verkehr von Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Frankfurt a/M.; Köln (rechtsrheinisch), Elberfeld, Hannover, Altona, Erfurt und Magdeburg, sowie Stationen der Hessischen Ludwigs- und der Oldenburgischen Staatseisenbahn nach Borkum über Leer, nach Norderney über Leer und Wilhelmshaven und nach Langeroog, Spiekeroog und Wangeroog über Wilhelmshaven sind inzwischen direkte Retour-(Saison-)Billete zur Einführung gelangt.

Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrsbüreaus der betheiligten Verwaltungen.

Oldenburg, 20. Juli 1886. (1528B&W)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

---

4. Submissionen.

K. Württ. Staatseisenbahnen. Die Lieferung von 3 Bodenwaagen für die Stationen Lossburg, Alpirsbach und Schenkenzell der Kinzigbahn ist zu vergeben.

Die Lieferungsbedingungen können vom Sekretariat der K. Generaldirektion bezogen werden.

Angebote, welche die Aufschrift „Bodenwaagenlieferung“ tragen müssen, sind versiegelt bis zum 30. Juli, Mittags 12 Uhr bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Stuttgart, den 15. Juli 1886. (1529)

Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.
Hofacker.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. Die hier lagernden abgängigen Betriebs- und Werkstättematerialien aus dem Jahre 1885 sollen verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen nebst dem Verzeichniss der zur Veräusserung kommenden Materialien können bei unserer Magazinsverwaltung eingesehen, auch durch unsere Kanzlei auf frankirtes Ersuchen und gegen Einsendung von 20 ₰ bezogen werden; ebenso steht eine Besichtigung der Materialien frei.

Offerten, welchen ein Exemplar der durch Unterschrift anerkannten Verkaufsbedingungen beizufügen sind, beliebe man bis zum 2. August d. J., Vormittags 10 Uhr, frankirt an die unterzeichnete Direktion einzusenden.

Giessen, den 16. Juli 1886. (1530)

Grossherzogliche Direktion.

Im diesseitigen Verwaltungsbezirk sind infolge Einführung der Gasbeleuchtung in den Personenwagen 400 Stück noch brauchbare Koupee - Oel - Laternen disponibel geworden.

Wir stellen dieselben hiermit zum Verkauf und ersuchen hierauf reflektirende Verwaltungen etc. uns mit Offerte auf Ankauf näher zu treten.

Frankfurt a/M., den 19. Juli 1886. (1531)

Königliche Eisenbahndirektion.

Zu kaufen gesucht

zur sofortigen Lieferung:
40 Stück Kieswagen 4—4½ Cubicmeter
1 „ Lastzuglokomotive
für Normalspur.

Detaillirte Offerte für gebrauchtes, aber vollkommen gut erhaltenes, oder auch neues Material, unter K B 117 an die Expedition dieses Blattes.

II. Privat-Anzeigen.

Dauerfarben

D. M. & R. Schutzmarke.

Besonders zweckentsprechendes, bewährtes Anstrichmaterial zum dauernden Schutz von:
Eisen- u. Wellblech-Constructionen, Brücken, Hallen, Trägern c.
(wichtig auch für Grundirung statt Mennige).
Hausfaçaden, Fussböden u. a. Holz- und Mauerwerk.
Zinnober-Df. für Signale.
Auf Wunsch Farbenkarte u. näh. Mittheilungen.

Dr. Münch & Röhrs, Berlin SW. Gitschiner-Str. 91.

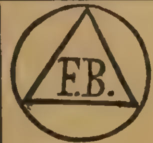


Gasmotoren-Fabrik Deutz in Deutz.

Otto's neuer Motor,
durch Patente geschützt.
Billigste und bequemste Betriebskraft, in **liegender** und **stehender** Anordnung von ½—100 Pferdekraft.
20 000 Exemplare mit über **60 000 Pferdekraft** im Betrieb.

Dauerhafteste Construction, geringster Gasverbrauch, keine Gefahr, keine beständige Wartung, kein lästiges Geräusch, Kraft stets zur Hand. Auf jedem Stockwerk ohne polizeiliche Erlaubniss aufstellbar.

Höchst prämiirt auf allen Ausstellungen.



Fabrikzeichen

Werkzeugstahl u. Magnetstahl

einzige Spezialität der Werkzeug-Gussstahl-Fabrik

von **Felix Bischoff in Duisburg a. Rhein.**



Fabrikzeichen

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Eisen-, Stahl- u. Kupfer-Drahtfabrik; Drahtseilerei, Eingetragene



Schutzmarke. Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)

geglüht, geölt oder verzinkt.
Verzinkter Telegraphendraht,
Verzinkter Stahldraht für Signalzüge und Zugbarrièren.

Patent
Stahl-Stachelzaundraht.



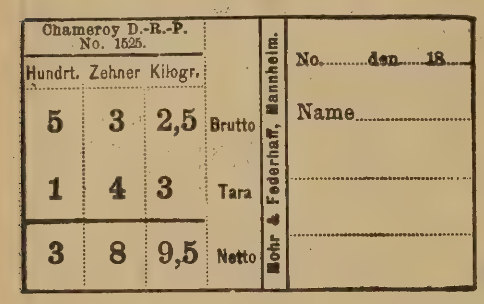
Mit dem 1. August cr. beginnt ein **zweimonatliches** Abonnement auf die

Neue Börsenzeitung

in **Berlin**
(16. Jahrgang)
zum Preise von **3 Mark 34 Pf.*)**
Probenummern unentgeltlich.
Expedition der „Neuen Börsenzeitung".
SW., Berlin, Dessauer Strasse 35.

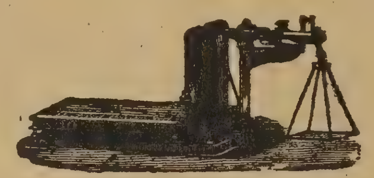
*) Die billigste täglich erscheinende Börsenzeitung.

Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff, Mannheim.



Chameroy D.-R.-P. No. 1525.				Mohr & Federhaff, Mannheim.	No. .... den ...... 18..
Hundrt.	Zehner	Kilogr.			Name ....
5	3	2,5	Brutto		
1	4	3	Tara		
3	8	9,5	Netto		

empfiehlt als Specialitäten:



Waggonwaagen.

Patent Tausend	Hund. Kilos	Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff.	Hund. Kilos	Patent Tausend
9—	90 80 70 60 50	Wag.	00 10 20 30 40	2—
	5– 40 30 20 10 00	No.	50 60 70 80 90	1—
		Brutto 9543		
		Tara 1231		
Brutto		Netto 8312		Tara
1525		ChameroysPatent.		1525

Waggonwaagen ohne Geleisunterbrechung.

Decimal-, Centesimal- und Laufgewichtswaagen

für Güterhallen und Lagerhäuser.

Transportable Locomotivcontrolwaagen

zum Abwiegen der einzelnen Radbelastungen.
(Mohr-Gutmann-Patent)

Waagen mit selbstthätigem Billetdruckapparat

nach **Chameroy's** D. R.-P. 1525.

Krahnen und Hebewerkzeuge

jeder Art.

Aufzüge

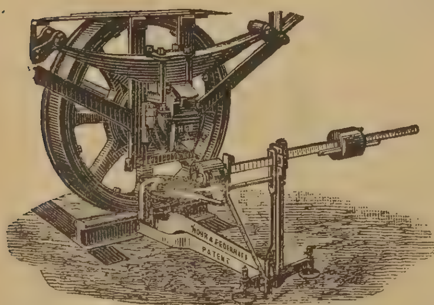
für Hand- und Motorenbetrieb.
Grösste Sicherheit bietend durch Anbringung von **selbstthätigen Fangvorrichtungen, Schutzdächern etc. etc.**

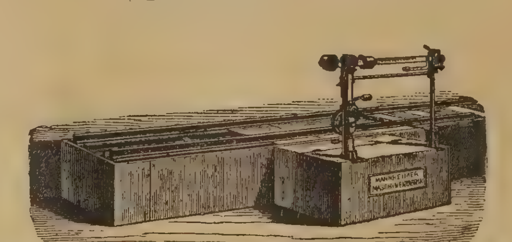
Rootsgebläse und Schmiedeeinrichtungen

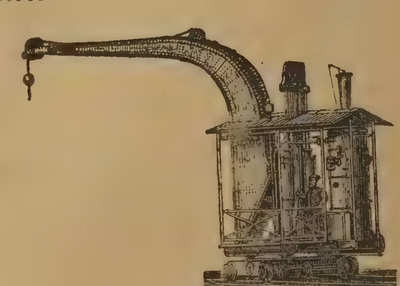
Materialprüfungsmaschinen

mit **selbstthätigen Schreibapparaten.** D. R.-P. 16960.

Prospecte gratis und franco.







Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

No. 58. **Zeitung des Vereins** 1886.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. praenumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 28. Juli 1886.

Dieser Nummer liegt No. 14 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die Brüsseler Oberbau-Ausstellung.

Von J. W. Post,
Ingenieur der Niederländischen Staatsbahngesellschaft.

Gerade zur rechten Zeit mit Rücksicht auf Industrielage und Arbeiterunzufriedenheit hatte der junge Belgische Ingenieurverein den glücklichen Gedanken, in seinen Räumen in der Börse zu Brüssel eine Ausstellung der verschiedenen Oberbausysteme zu veranstalten. Die Betheiligung des In- und Auslandes war eine rege.

Die ausgestellten Gegenstände sind nach folgender Gruppirung einzutheilen:

- I. Einzelunterlagen;
- II. Querschwellen:
  - A. Trogform,
  - B. Balkenform,
  - C. gemischt (Eisen und Holz),
  - D. für bewegliche Bahnen;
- III. Langschwellen;
- IV. Schienenbefestigung;
- V. Vorrichtungen gegen das Losrütteln der Muttern;
- VI. Verschiedenes.

Unter der Gruppe I treffen wir nur Viol's „Universal"-Schienenlager. Gusseisenglocken, welche die Engländer ihren Indischen Landsleuten tausendtonnenweise verkaufen, sind nicht vorhanden; dieselben wären allerdings auch wenig lehrreich. Die Einzelunterlagen sterben offenbar aus.

Die Gruppe II enthält alle Querschwellenformen von der historischen Vautherinschwelle bis zur vervollkommneten Gotthardbahnschwelle mit eingewalzter Neigung $^1/_{20}$ und Verstärkung der Schienensitzflächen. — In der Abtheilung A findet man sämmtliche Einsendungen der grösseren Bahnen: Königliche Eisenbahndirektionen Berlin, Hannover, Elberfeld und Köln, sowie die Badischen Staatsbahnen mit den bekannten Systemen; die Oesterreichischen und Bayerischen Bahnen mit Hohenegger und Heindl; die Holländische Bahn und die Niederländische Staatsbahngesellschaft, letztere mit einer 20 Jahre befahrenen Eisenschwelle, mit Befestigungsschrauben, welche sich 20 Jahre im Betriebe bewährt haben und mit den Flusseisen-Querschwellen mit wechselndem Profil des Hörder Vereins; die London and North-Western Railway mit Webb's Vautherinschwelle mit aufgenieteten Schmiedestücken zur Aufnahme des Holz- oder des Stahlkeils für „Bullhead"-Schienen; die alte ursprüngliche Vautherin-Schwelle; die nunmehr von Brunon selbst verlassene, aus Blech gepresste Schwelle und seine neue Querschwelle mit Säcken (gegen seitliche Verschiebung). Riche et Garage sandten eine lochlose Schwelle; die Befestigung erheischt aber eine furchtbare Umständlichkeit des Walzverfahrens. Cantero kehrt seine Schwelle um ⊔ und vergrössert (wie Bernard, weiter unten) das Gewicht durch Ausfüllen mit Ballast. Boyenval wählte ein doppelwellenförmiges Profil mit Tirefondbefestigung.

In der Abtheilung B stellten solche Erfinder aus, welche von dem Grundsatze ausgehen, dass die Querschwelle in erster Reihe Balken sein soll, und dass das Umfassen und Halten des Ballastkörpers (Reibung) Nebensache ist. Ihr Ideal ist der I-Querschnitt. Liesse sich das Eisen kleben oder mit genügender Sicherheit schweissen, so wäre in dieser Richtung viel Schönes erreichbar; jetzt aber leiden diese Systeme an einem Ueberflusse von Nieten, Schrauben, Keilen u. s. w. Paulet nietet Gussstühle zwischen ⅃L; Sévérac nietet geschmiedete Stühle auf ⊤ und den Balken auf eine Fussplatte; Bernard wählt das Profil ⊐⊏, unter welches Fussplatten genietet und auf welches Neigungsplatten geschraubt werden; Bankart wählt einen ⊢⊣-Balken und vermeidet die Nietung durch Ab-

arbeiten der oberen Flantschen; Monceau nietet Gussstühle zwischen ein _⌐ ¬L - oder ¬L _⌐ - Profil.

In der Abtheilung C treffen wir einige ehrwürdige Exemplare der Cosyns-Schwelle, die eine 20, die andere 24 Jahre lang befahren; Profil ⊢⊣, auf welchem sich 2 Eichenklötze als Schienenkissen befinden. Helson's Schwelle ist ähnlich, aber modernisirt durch Kautschuk, Papier, Linoleum, Filz u. s. w. anstatt Holz. Aehnlich ist auch das Profil von Monti mit ⊔ - oder ⊥ - Eisen anstatt ⊢⊣ und von Germain mit _||_ - Eisen, unter welchen sich Fussplatten befinden. Caramin walzt eine Zorès-Schwelle und füllt dieselbe unter dem Schienenfusse mit Holz aus, um eine Tirefondbefestigung anwenden zu können. In Schwellenmitte schneidet er die Ränder behufs Verringerung der Breite fort; es ist dies allerdings richtig im Prinzip, um das Schaukeln unmöglich zu machen, aber in dieser Anwendung kaum lohnend. Lambert verlascht zwei halbe alte Querschwellen, braucht aber zu viel (31 kg) Eisen dazu. Leider vermissen wir Renson's, im „Organ" 1886 Heft 2—3, beschriebene Schwelle. Eine Verwerthung des brauchbaren Theiles der ausrangirten Holzschwellen ist bei den meisten Konstruktionen dieser Abtheilung möglich, mitunter sogar vortheilhaft.

Die fliegenden Gleise der Abtheilung D sind nicht in dem Masse vertreten, wie sie es verdienen. De Ville Chatel fasst den äussern Schienenfuss mit der umgebogenen Schwelle. Angleur sandte leichte Flusseisenschwellen mit wechselndem Profile ein; Germain vermeidet alle Befestigungstheile, indem er klemmplattenförmige Lappen aus der Schwellenplatte aufbiegt, ein Verfahren, welches hier am Platze, leider aber neuerdings auch auf Normalbahnschwellen angewandt ist, bei welchen die Befestigung ungenügend und die Schwächung des Profils bedenklich wird.

Da der Brüsseler Eisenbahnkongress im August 1885 sich über Langschwellen im allgemeinen ungünstig ausgesprochen hat, ist es erklärlich, dass die Gruppe III nicht viel bietet.

In der Gruppe IV finden wir zwei Richtungen, nämlich die eine für, die andere gegen Schrauben. Letztere zeigt mancherlei, oft verzweifelte Verbindungen von Keilen (vertikalen und horizontalen), Klemmplatten, Nieten, Tirefonds, Einlagen, Beilagen, Keilplatten, Haken, Schraubkeilen, sogar Ketten und Scharnieren!

Jedes Gleis auf eisernen Querschwellen mit Schraubenbefestigung hat pro Meter Gleis etwa eine Laschenbolzenmutter und etwa $4^1/_2$ Klemmbolzenmuttern; letztere sind dem Losrütteln noch mehr ausgesetzt als erstere und erfordern daher mehr Aufsicht und Nachdrehen, als wenn die Muttern gegen Losdrehen genügend gesichert wären. Die erreichbare Ersparniss leuchtet ein. Namentlich Belgier betheiligten sich an der Gruppe V. Linet sandte eine federnde Mutter. Die Niederländische Staatsbahn behält den gewöhnlichen Federring bei und lässt oben auf der Oberfläche, welche derselbe berührt, Rauhigkeiten walzen oder pressen. Nicaise nimmt für das Gewinde seiner Schraube und Mutter ein rechtwinkliges statt ein gleichseitiges Dreieck. Abras schiebt 2 Muttern, welche pyramidal zulaufen, über einander. Bernard gibt dem Federring Ansätze, welche in Zähne und Löcher packen. Ein Anonymus höhlt den Schaft des flusseisernen Bolzens an der Spitze aus, und nachdem die Mutter angedreht ist, wird der Schaft durch einen Dorn ausgetrieben (ohne Reissen); beim erzwungenen Zurückbewegen der Mutter erhält der Schaft seine frühere Form u. s. w. Es ist zu bedauern, dass die Amerikaner und Engländer, welche zuverlässige, aber leider noch zu theure Systeme aufweisen können, auf dieser Ausstellung fehlten (Ibbotson, Bayliss u. s. w). Die Deutsche Kleineisenzeug-Industrie thäte gut, diesen Gegenstand fleissig zu studiren.

Unter Gruppe VI rechnen wir Sandberg's Schiene von 50 kg pro Meter für Bahnen allererster Ordnung auf Holzschwellen oder Flusseisenschwellen. Höchst wahrscheinlich werden Probestrecken auf der Luxemburger Linie und auf der Strecke Brüssel-Antwerpen verlegt werden. Das Streben nach schwererem Oberbaumaterial verdient mit Rücksicht auf das stets wachsende Gewicht und die immer zunehmende Geschwindigkeit der Lokomotiven und Züge die Aufmerksamkeit der Techniker.

Als Kuriosum erwähnen wir in dieser Gruppe noch Somzée's „kontinuirliche Fahrbahn", eine etwa 2 m breite Wellblechabdeckung der ganzen Länge der Fahrbahn; auf derselben liegen 2 Längsplatten und auf diesen die Schienen. Wenigstens originell; Zukunftsmusik wie einige glauben. Man vergass zu erwägen, wie sich diese „Fahrbahn" dem Nachstopfen gegenüber verhalten würde.

Telephonie auf weite Entfernungen.

Die von Jahr zu Jahr in rascherem Fortschritte zunehmende Verbreitung des Fernsprechers ist wohl der beste Beweis für die Nützlichkeit dieses Verkehrsmittels. Während man sich nun in den ersten Jahren seiner praktischen Verwendung und bis in die neueste Zeit hinein darauf beschränken musste, nur räumlich (in der Leitungslinie) nicht zu weit von einander entfernte Sprechstellen in telephonische Verbindung zu setzen, weil sich den Versuchen, die beim Sprechen auf das Telephon wirkenden Schwingungen durch den elektrischen Strom in grössere Fernen zu übertragen, technische Schwierigkeiten entgegenstellten, sind neuerdings auch Fernleitungen mit Erfolg zur Ausführung gekommen. Es lassen sich demnach nunmehr auch die einzelnen, bisher nur über mehr oder weniger eng begrenzte Flächenräume (städtische und industrielle Bezirke) gesponnenen, meist von einander getrennten Telephonnetze mit einander in Verbindung setzen, so dass sich über die Kulturländer allmählich ein weitmaschiges, dem „Fern"-Sprechen im ausgedehntesten Sinne des Wortes dienendes Drahtnetz ausbreiten wird. Ein von Dr. V. Wietlisbach in Bern verfasster interessanter Aufsatz in der „Schweizerischen Bauzeitung" bringt in dieser Beziehung die Mittheilung, dass man in der Schweiz, wo die Verwendung des Telephons überhaupt rasch eine ausserordentlich grosse Verbreitung gefunden hat, augenblicklich im Begriffe ist, die unter den bestehenden 46 einzelnen Telephonnetzen (mit im ganzen 5 500 Sprechstellen) theilweise schon vorhandenen Verbindungen zu vervollständigen. Die Länge der 45 Verbindungslinien würde etwa 700 km betragen. Der erwähnte Aufsatz geht darauf aus, einerseits die technischen Erfordernisse festzustellen, denen nach dem jetzigen Stande der elektrotechnischen Wissenschaft derartige telephonische Fernleitungen genügen müssen, andererseits aber annähernd die Grenzen zu bestimmen, bis zu welchen die Anlage derartiger technisch richtiger Fernleitungen vom finanziellen Standpunkte aus gerechtfertigt erscheinen.

Nach den neuesten Untersuchungen von Hughes, zu denen durch Lord Rayleigh die entsprechenden Formeln aus den Entwickelungen von Maxwell hergestellt worden sind, haben der elektrische Widerstand und das Selbstpotential eines gerade gestreckten Drahtes nicht dieselben Werthe für einen variabeln wie für einen konstanten Strom; vielmehr ist für ersteren der Widerstand im allgemeinen grösser und das Selbstpotential kleiner. Diese Eigenschaft liegt darin begründet, dass bei schnell wechselnden elektrischen Stromimpulsen die Stromdichtigkeit nicht mehr in allen Punkten eines Drahtquerschnittes als dieselbe betrachtet werden darf, sondern thatsächlich an den äusseren Wänden des leitenden Drahtes mehr vereinigt ist als in dessen Inneren, ähnlich wie auch die Dichtigkeit des durch eine Röhre fliessenden Wassers an den Wänden der letzteren am grössten ist. Diese Verdichtung der elektrischen Stromfäden an den äusseren Wänden ist um so grösser, je schneller der Stromwechsel stattfindet, und hat je nach Grösse und Form des Querschnittes eine ganz verschiedene Wirkung.

Die beim Sprechen auf das Telephon wirkenden Schwingungen haben eine Geschwindigkeit von $^1/_{200}$ — $^1/_{800}$ Sekunden. Es findet daher im Telephondrahte ein sehr rascher Stromwechsel und somit auch eine sehr ungleiche Stromvertheilung statt. Der durch letzere erzeugte elektrische Widerstand vergrössert sich nun in cylindrischen Drähten aus Eisen von der in der Praxis am häufigsten vorkommenden Stärke von 4 mm bei 200 Schwingungen pro Sekunde schon auf das Doppelte, bei 1 000 Schwingungen aber gar vielleicht auf das 10 bis 20-fache seines Werthes für konstante Ströme. Für die den Sprachtönen eigenen Schwingungsgeschwindigkeiten ist dagegen in cylindrischen Drähten aus Kupfer die Stromvertheilung noch derart, dass für die bei den Telephonleitungen üblichen Querschnitte nur ganz unbedeutende Verstärkungen des Leitungswiderstandes eintreten.

Die Vergrösserung des Widerstandes wird für die Telephonie auf weite Entfernungen noch deshalb besonders ver-

hängnissvoll, weil sie nicht alle Töne in gleicher Weise trifft. Die tiefen Töne mit einer kleinen Schwingungszahl finden einen viel kleineren Widerstand in der Leitung als die hohen Töne mit grossen Schwingungszahlen. So wird z. B. bei einem Eisendrahte von 4 mm Durchmesser der Ton g mit etwa 200 Schwingungen den Leitungswiderstand verdoppelt, der um eine Oktave höhere Ton g^1 aber, mit 400 Schwingungen, denselben vervierfacht oder versechsfacht finden. Infolge dessen werden natürlich auch die Stromwellen in ungleicher Weise geschwächt; die tiefen Töne treten verhältnissmässig viel zu stark hervor, wodurch die Klangfarbe der Stimme durchaus verändert wird. Dieser Grund allein genügt, das Fernsprechen auf langen Eisendrähten ganz unmöglich machen. Insbesondere sind auch die aus Eisendrähten gebauten Linien der bestehenden Telegraphennetze ungeeignet zur telephonischen Uebertragung auf weite Entfernungen. Dies hat Dr. Wietlisbach durch Versuche auf einem 160 km langen Telegraphendraht von 4 mm Stärke zwischen Bern und Genf mit den verschiedenartigsten Apparaten festgestellt. Die Stimme drang zwar sehr stark durch, aber sie zeigte sich ganz entstellt. Die Worte waren trotz der Stärke des Tons ganz unverständlich und besonders die Konsonanten wurden fast gar nicht wiedergegeben, weil eben zu ihrer Erzeugung Wellen mit hohen Schwingungszahlen verwendet werden.

Handelt es sich also darum, eine lange Leitung für das Fernsprechen zu bauen, so muss dieselbe aus Kupferdraht hergestellt werden. Mit Kupferdrähten kann man durch die gewöhnlichen Telephonapparate auf Entfernungen von 2000, wahrscheinlich auch 3000 km leicht sprechen, wenn die Isolirung nach jeder Beziehung vollkommen ist und die Störungen der atmosphärischen Elektrizität sich nicht zu stark geltend machen. Auf dem für Telegraphenzwecke gebauten Compound-Kupferdraht zwischen Newyork und Chicago (1750 km) wurden in den letzten Jahren wiederholt Versuche mit stets gleich gutem Erfolge angestellt.

Wenn nun aber ein einziger Draht nicht mehr genügt, um den Verkehr zu bewältigen und man deshalb noch einen zweiten Draht an demselben Gestänge befestigt, so macht man die Erfahrung, dass man alles, was auf dem einen Drahte gesprochen wird, zufolge Induktion der beiden Drähte auf einander gleich gut auch in denjenigen Apparaten hört, welche in den zweiten Draht eingeschaltet sind. Dieser Uebelstand lässt sich jedoch dadurch beseitigen, dass man jede Leitung aus zwei Drähten herstellt und den Strom zwingt, in dem einen Drahte von A nach B hin und in dem andern von B nach A zurück zu fliessen: eine Verbindung mit der Erde ist dabei ausgeschlossen. Auf diese Weise wird die induzirende Wirkung des in den beiden Drähten in entgegengesetzter Richtung fliessenden elektrischen Stromes auf einen dritten Draht vermieden, und es können eine beliebige Anzahl solcher Schlaufenlinien an denselben Stangen angelegt werden, ohne einander zu stören. Zu gleicher Zeit werden bei Verwendung der Schlaufe die Störungen vermieden, welche von den Erdströmen, der atmosphärischen Elektrizität und andern Einflüssen herrühren, so dass dieselbe bei ganz langen Linien auch dann empfehlenswerth ist, wenn nur eine einzige Leitung angelegt werden soll. Um nun nicht zu allen den Sprechstellen, welche die Schlaufenleitung benutzen wollen, einen zweiten Draht von der Centralstation aus ziehen zu müssen, werden nach dem von Bliss angegebenen Verfahren nur eine kleine Anzahl solcher Rückdrähte angelegt, von denen aber jeder zu einer grossen Zahl von Sprechstellen geht. Für gewöhnlich sind die Sprechapparate nur mit dem einen Drahte verbunden, durch welchen der lokale Verkehr vermittelt wird. Um die Schlaufenleitung zu benutzen, wird durch einen Umschalter erst dann, nachdem von der Centralstation die gewünschte Verbindung hergestellt ist, die Rückleitung mit dem Apparate verbunden. Da doch nur eine einzelne Sprechstelle die Schlaufe zu gleicher Zeit benutzen kann, so hat dieses Schema keine Beschränkung des Dienstes zur Folge.

Das Ergebniss seiner Betrachtungen fasst Dr. Wietlisbach also dahin zusammen, dass die vollkommenste gegenwärtig bekannte Methode für das Fernsprechen auf weite Entfernungen die Schlaufenleitung aus Kupferdraht sei. Die längste derartige Leitung besteht zwischen Newyork und Boston mit einer Länge von etwa 600 km. Zwischen Newyork und Philadelphia (200 km) sollen auf diese Art 72 Drähte angelegt werden; 24 Drähte, 12 Schlaufen bildend, stehen schon ein Jahr lang in regelmässigem Betriebe. — Eine im vorigen Jahre zwischen London, Liverpool nnd Manchester gebaute Leitung von 300 km Länge ist dagegen total unbrauchbar, weil dieselbe aus Eisendraht hergestellt wurde.

Hinsichtlich der Frage, ob bezw. inwieweit die Ausführung einer nach vorstehender Regel angelegten Telephonleitung für weite Entfernungen vom finanziellen Standpunkte aus gerechtfertigt erscheine, werden folgende Erwägungen angestellt. Eine Schlaufenleitung aus Kupferdraht von 2 mm Durchmesser kostet etwa 400 Frcs. pro Kilometer Länge. Rechnet man 10 pCt. für Amortisation und Unterhaltung und etwa 2,5 pCt. für Bedienung, so muss eine solche Leitung pro Jahr und Kilometer noch wenigstens 50 Frcs. einbringen, wenn man auf jeden anderweitigen Gewinn verzichten will. Bei einer Gesprächstaxe von 20 Cts., wie sie in der Schweiz üblich ist, sind also pro Kilometer und Jahr 250 Gespräche erforderlich, um die Auslagen zu decken. Je länger die Leitungslinie, desto mehr Gespräche sind erforderlich. Nun ist aber die Zahl von 30000 Gesprächen wohl das Höchste, was eine einzelne Leitung unter gewöhnlichen Umständen pro Jahr leisten kann. Diese 30000 Gespräche würden 6000 Frcs. einbringen, welche unter obigen Annahmen nur genügen, um eine Leitung von höchstens 120 km Länge zu unterhalten. Für grössere Längen müsste eine Erhöhung der Gesprächstaxe eintreten, wodurch sich aber die Zahl der Gespräche vermindern würde. Die Zahl von 30000 Gesprächen wird jedoch im laufenden Jahre 1886 in der Schweiz von keiner einzigen Leitung erreicht (Zürich-Winterthur wird mit etwa 25000 Gesprächen wohl die Höchstzahl ergeben). Ausserdem liegt es in der Natur der Sache, dass mit der grösseren Entfernung der Verkehr sehr rasch ab-, statt zunimmt. So beträgt z. B. in der Schweiz auf den bessern Linien die Zahl der Gespräche für Längen von 10 km 3000, für 20 km 2000, für 30 km aber nur noch 300 pro Kilometer und Jahr, ist also im letzteren Falle schon nahe an die Grenze der Mindestzahl angelangt. — Demnach wird eine Entfernung von 30—40 km die Grenze sein, bis zu welcher eine Verbindung zwischen den wichtigeren Telephon-Verkehrscentren noch ohne finanzielle Nachtheile wird angelegt werden können. Auf grössere Entfernungen werden nur wenige aussergewöhnlich verkehrsreiche Städte eine Telephonverbindung zu unterhalten vermögen. Kleinere Orte müssen entweder zu mehreren gemeinschaftlich sich mit einer einzigen Leitung begnügen, oder die speziell betheiligten Geschäftsfirmen müssen durch eine Garantiesumme den zu erwartenden Ausfall zum Voraus decken.

Aber trotz dieser Beschränkung (so schliesst der Herr Verfasser in zuversichtlicher Hoffnung) wird in wenigen Jahren der Telephonverkehr auf weite Entfernungen sich ebenso allgemein eingebürgert haben, wie gegenwärtig der Telegraphen- und Postverkehr; und er wird neben diesen auch bei uns eine dritte, gleichberechtigte Stelle einnehmen, wie er es in Amerika thatsächlich schon jetzt thut.

Wir unsererseits pflichten dieser hoffnungsfrohen Meinung von der weiteren Entwickelung des Telephonverkehrs um so überzeugter bei, als die schon jetzt erzielte technische Vervollkommnung des Leitungs- und Apparatwesens ohne Zweifel von der immer mächtiger ihre Schwingen entfaltenden elektrotechnischen Wissenschaft bald zu noch höheren Stufen gehoben werden wird. Ist aber die Technik im Stande, der Geschäftswelt wie dem Privatpublikum einen zuverlässigen Verkehr zu gewährleisten, so wird einerseits das Bedürfniss des letzteren, andererseits die Einsicht einer weisen Verwaltung schon die Feststellung der für die Lebensfähigkeit der Fernleitungseinrichtungen zweckmässigen Gebührentaxen herbeiführen. Dass z. B. für den Vorzug, von Berlin aus mit Köln oder Königsberg oder Breslau unmittelbar telephonisch zu verkehren, gern zehnmal mehr als 20 Cts. gezahlt werden würde, dürfte ohne besonderen Nachweis anzunehmen sein. Indessen wollen wir uns hüten, mit einer Tarifbildung ins Blaue hinein uns zu befassen. M.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3412 vom 20. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den Kommissionsberichten zu den No. VIII, IX und XIX der Tagesordnung der diesjährigen Generalversammlung (abgesandt am 23. d. Mts.).

No. 3417 vom 20. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ, betreffend Erläuterungen der Aachen-Jülicher Eisenbahn zu einem zwischen ihr und der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln schwebenden Streitfalle (abgesandt am 23. d. Mts.).

No. 3437 vom 21. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verbot des Krebsfanges in den von der Französischen Ostbahn durchschnittenen Departements Frankreichs (abgesandt am 23. d. Mts.).

No. 3444 vom 22. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Umnummerirung der Koupons und Vorrathshefte für kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 23. d. Mts.).

No. 3468 vom 23. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Approbirung von Lenkachsen-Konstruktionen (abgesandt am 24. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Internationales Eisenbahn-Transportrecht.

Wie bereits in No. 56 S. 625 d. Ztg. gemeldet, ist die dritte internationale Konferenz zur einheitlichen Regelung des Eisenbahn-Frachtrechtes in Bern am 16. d. Mts. mit ihren Arbeiten zum Abschlusse gelangt. Am 17. d. Mts. wurde von den Mitgliedern derselben ein Protokoll unterzeichnet, in welchem dieselben an den Schweizerischen Bundesrath die Bitte richten, die Regierungen der bei der Konferenz vertretenen Staaten einzuladen, Bevollmächtigte zu ernennen, welche in möglichst kurzer Frist in Bern zusammenzutreten hätten, um die festgesetzten Entwürfe, ohne irgend welche Aenderung an denselben vorzunehmen, in ein endgültiges Uebereinkommen umzugestalten.

Die festgesetzten Entwürfe behandeln folgende Gegenstände:

I. Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr;

II. Reglement, betreffend die Errichtung eines Centralamtes;

III. Ausführungs-Bestimmungen zum Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr nebst vier Anlagen:

1. Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände,
2. Frachtbrief-Formulare,
3. Formulare der Erklärung bezüglich unverpackt oder in mangelhafter Verpackung zur Aufgabe gebrachter Güter,
4. Formulare für die Aufgabe nachträglicher Anweisungen;

IV. das von den Bevollmächtigten der betheiligten Regierungen zu unterzeichnende Schlussprotokoll.

Das Uebereinkommen soll drei Monate nach erfolgtem Austausche der Ratifikations-Urkunde durch die vertragschliessenden Staaten in Wirksamkeit treten und auf drei Jahre verbindlich sein. Erfolgt ein Jahr vor Ablauf dieser Frist keine Kündigung, so soll das Uebereinkommen als für weitere drei Jahre verlängert zu betrachten sein.

Wenigstens alle drei Jahre soll eine aus Abgeordneten der vertragschliessenden Staaten bestehende Konferenz zusammentreten, um die für nothwendig erkannten Abänderungen und Verbesserungen in Vorschlag zu bringen.

Die Konferenz wurde der „N. Z. Z.“ zufolge mit folgender Rede des Präsidenten, Bundesrath Welti, geschlossen:

„Nach einer angestrengten Arbeit von zwei Wochen haben Sie soeben ein Werk vollendet, mit dem sich die interessirten Staaten seit zehn Jahren beschäftigt haben. Diese Arbeit wird ihre Bedeutung haben, welches auch ihr Schicksal schliesslich sein möge. Die ausgearbeiteten Projekte überschreiten die Grenzen, in welchen bis jetzt die internationalen Verträge über die Verkehrsmittel sich bewegten.

Die Eisenbahn- und Telegraphenverträge sind mit den meisten Staaten der ganzen Welt abgeschlossen, aber sie beziehen sich hauptsächlich nur auf die Verwaltungsorganisation, während das vorliegende Projekt, bei einer beschränkteren geographischen Anwendung, dazu bestimmt ist, wichtige bürgerliche Verhältnisse für einen grossen Theil des Europäischen Festlandes zu ordnen.

Wenn dieser Theil des internationalen Rechts, den Sie unterzeichnen werden, in Kraft getreten sein wird, so werden die Interessen der Handelswelt durch das gleiche Gesetz in Moskau und in Bordeaux, in Budapest und in Neapel geregelt werden. Die Bedeutung dieser Thatsache wird Niemandem entgehen. Aber es ist schwierig, schon jetzt die Entwickelung vorauszusehen, welche dieses Recht in Zukunft nehmen wird. In jedem Falle können Sie überzeugt sein, einen wirklichen Friedensvertrag ausgearbeitet zu haben, der Allen zum Nutzen gereichen wird.

Die Schweiz ist stolz darauf, dass dieses Werk auf ihrem Boden entstanden ist. Sie wird nicht minder besorgt sein, die Verpflichtungen zu erfüllen, womit Sie sie beauftragt haben, und dem Vertrauen zu entsprechen, womit Sie sie beehrt haben.“

Internationale Winterfahrplan-Konferenz.

Laut Beschluss der in Amsterdam abgehaltenen Winterfahrplan-Konferenz wird der Winterfahrplan wie bisher am 1. Oktober d. J. in Kraft treten. Die Orient-Expresszüge sollen in der Richtung Paris-Wien unverändert bleiben, während in der Richtung Wien-Paris abermals eine Beschleunigung eintritt, welche 35 Minuten beträgt. Der Zug fährt erst Abends 5 Uhr in Wien (Westbahnhof) ab und trifft am andern Abend 5 Uhr 54 Minuten — wie bisher — in Paris ein. Die Verwaltung der Lüttich-Mastrichter Bahn erklärte, dass der dauernde Ausschluss der kürzeren Route zwischen Paris und Hamburg für Kourierzüge dem reisenden Publikum gegenüber nicht länger zu rechtfertigen sei. Die Route über Venlo sei 56 km kürzer als die gegenwärtig allein benutzte Route über Köln, und da jetzt überdies der Venloer Zug 3 Stunden in Münster auf den Kölner Kourierzug warten muss, so könne der 7 Uhr 30 Minuten in Paris abgehende Expresszug schon Nachts 2 Uhr in Bremen und 4 Uhr in Hamburg angebracht werden. Die Königliche Eisenbahndirektion Köln (rechtsrheinisch) lehnte diesen Vorschlag indess mit der Begründung ab, dass ein Bedürfniss für die Herstellung einer schnelleren als der vorhandenen Verbindung via Köln zur Zeit nicht vorliege, während die Königliche Eisenbahndirektion Altona meinte, dass es nicht im Interesse des reisenden Publikums liege, zur Nachtzeit in Bremen und Hamburg einzutreffen. Die Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt hat beantragt, für den Frankfurt-Berliner Tagesschnellzug No. 3 den Mittagsaufenthalt von Bebra nach Eisenach zu verlegen. Die Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. ist auch diesmal aus technischen Gründen dem Antrage nicht beigetreten, derselbe soll jedoch von der Erfurter Direktion in der Dresdener Sommerfahrplan-Konferenz für 1887 wiederholt werden.

Ferner hatte die Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt die Herstellung einer von verschiedenen Seiten beantragten Frühverbindung von Erfurt nach Mühlhausen i./Th. befürwortet, welche die spätere Abfahrt des ersten Zuges von Gotha nach Leinefelde um fast eine Stunde bedingen würde. Selbst bei thunlichster Beschleunigung dieses Zuges müssten dann in Leinefelde die Anschlusszüge nach Nordhausen und Kassel um mindestens eine Viertelstunde später gelegt werden. Da dies aber wegen der weiteren Anschlüsse nach und von Sangerhausen, Magdeburg u. s. w. nicht möglich erschien, so wurde der Antrag der Erfurter Direktion als unausführbar erkannt. Ebenso wurde die von derselben Direktion verlangte Früherlegung der Schnellzüge Leipzig-Dresden No. 107 und 121 der Sächsischen Staatsbahn abgelehnt.

Für den Verkehr von den Werrabahnstationen nach den Stationen der Strecke Eisenach-Apolda ist eine bessere Verbindung insoweit geplant, als der jetzt Vormittags wenige Minuten vor Ankunft des Werrabahnzuges abgehende Zug Eisenach-Apolda etwas später gelegt und so der jetzt in Eisenach erforderliche $1^1/_4$stündige Aufenthalt beseitigt wird. Bei genügender Benutzung der seit vorigem Jahre für den Sommerfahrplan neueingelegten Schnellzüge Eisenach-Bitterfeld (-Berlin) und umgekehrt sollen dieselben auch für den Winter beibehalten werden.

Laut Entschliessung der Generaldirektion der Badischen Staatsbahnen sollen die Schnellzüge No. 11 und 12 der Strecke Heidelberg-Würzburg, welche jetzt direkten Anschluss von und nach Berlin via Erfurt-Ritschenhausen haben, im Winter nicht mehr gefahren werden. Die durchschnittliche Benutzung dieser Züge hat vom 1. Oktober v. J. bis 31. März d. J. in der Richtung nach Würzburg täglich 12, in der Richtung von Würzburg aber täglich nur 8 Personen betragen, auch erscheinen die Vortheile, die durch den Zug über Würzburg geboten wurden, den Verbindungen über Frankfurt gegenüber nicht erheblich genug zumal ein direkter Wagen Berlin-Heidelberg nicht gewährt wird. Trotzdem wollen die sämmtlichen übrigen betheiligten Verwaltungen versuchen, die Badische Direktion zu einem anderen Entschlusse zu bewegen, da sie der Ansicht sind, dass die Frequenz eines Winters unmöglich als ausreichend für die Begründung einer solchen Massnahme anzusehen sei. Die Direktion der Saalbahn hatte den Antrag gestellt, die gegenwärtig über Weissenfels-Zeitz-Gera-Saalfeld kursirenden Schnellzüge Berlin-München und umgekehrt vom 1. Oktober ab über Grossheringen-Jena-Saalfeld zu führen, was von der Staatsbahnverwaltung abgelehnt wurde. Für die Linien Hamburg-Hannover, Hannover-Bremen, Oldesloe-Neumünster und Hamburg-Berlin sind Aenderungen nicht beabsichtigt, so dass auch die Anschlüsse der Linien Lübeck-Büchen und Lübeck-Hamburg unverändert bleiben. Nur die Schnellzüge zwischen Lübeck und Hamburg No. 22 und 23 (ab Hamburg 3 Uhr — Minuten Nachmittags, ab Lübeck 8 Uhr 20 Minuten Vormittags) fallen für den Winter aus. Auch die Schnellzüge sowie der Nachmittagszug No. 10 der Unterelbeschen Bahn kommen in Wegfall.

Eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen.

Auch im Wintersemester 1886/87 werden in den Räumen der Berliner Universität eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen gehalten werden, und zwar werden lesen: Herr Geheimer Ober-Regierungsrath Gleim über Preussisches Eisenbahnrecht, Herr Geheimer Ober-Baurath Oberbeck über Betrieb der Eisenbahnen und Herr Ober-Regierungsrath Reitzenstein über Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere über das Tarifwesen.

Gebührentarif für Telegramme.

Die Kaiserl. Oberpostdirektion in Berlin macht bekannt, dass beabsichtigt wird, ein Abonnement auf den abgekürzten Gebührentarif für Telegramme für diejenigen Korrespondenten einzuführen, für welche es von Interesse ist, von dem jeweiligen

Eintritt wesentlicher Aenderungen des Tarifs rechtzeitig unterrichtet zu werden. Das Jahresabonnement wird für jedes Exemplar auf 50 ₰ festgesetzt; ausserhalb des Abonnements beträgt der Preis für das einzelne Tarifexemplar 10 ₰. Die Abonnementsbeträge sind für das Kalenderjahr zu berechnen. Beginnt das Abonnement im Laufe eines Jahres, so sind angefangene Halbjahre als volle Halbjahre zu rechnen. Für 1886 würde der Abonnementspreis also 25 ₰ tragen. Bestellungen zu den Abonnements werden für das laufende Jahr bis zum 28. Juli d. J. und für spätere Jahre in der ersten Hälfte des Monats Dezember bei jeder Post- und Telegraphenanstalt in Berlin in Empfang genommen.

Wasserumschlagsverkehr in Berlin und Spandau.

Dem in Berlin noch wenig entwickelten Wasserumschlagsverkehr werden vom 1. nächsten Monats ab neue Verkehrsbeziehungen geboten. Von diesem Zeitpunkte ab wird die Ueberführung der mit der Eisenbahn ein- oder ausgehenden Güter in Wagenladungen von dem Lehrter Güterbahnhofe zu Berlin nach dem an der Spree gelegenen Ufergleise der Eisenbahnverwaltung daselbst oder umgekehrt allgemein zugelassen. Für diese Ueberführung kommt neben der tarifmässigen Fracht eine Gebühr von 2 ℳ für jeden beladenen Wagen zur Erhebung.

Zur gleichen Zeit werden die Havelufergleise in Spandau dem allgemeinen Verkehre übergeben, und es wird die Ueberführung der mit der Eisenbahn ein- oder ausgehenden Güter in Wagenladungen von dem Lehrter Bahnhofe in Spandau nach dem an der Havel gelegenen Uferladegleise daselbst oder umgekehrt allgemein zugelassen. Für diese Ueberführung kommt ebenfalls neben der tarifmässigen Fracht eine Gebühr von 2 ℳ für jeden beladenen Wagen zur Erhebung.

Die Ueberführung der mit der Eisenbahn angekommenen Wagenladungen nach dem Spreeufer- bezw. Havelufer-Ladegleise findet jedoch nur insoweit statt, als auf dem letzteren genügender Raum zum Aufstellen der erforderlichen Eisenbahnwagen vorhanden ist bezw. der Ueberladung aus den Eisenbahnwagen in die Schiffsfahrzeuge Hindernisse nicht entgegenstehen. Anderenfalls werden diese Sendungen auf den allgemeinen Ladegleisen des Lehrter Güterbahnhofs zu Berlin bezw. des Lehrter Bahnhofes zu Spandau zur Entladung bereit gestellt; die Adressaten haben alsdann die Entladung und Abnahme von dort innerhalb der vorgeschriebenen Frist zu bewirken.

Direktionsbezirk Bromberg.

Eröffnung der Strecke Praust-Zuckau.

Am 1. August d. J. wird von der im Bau begriffenen Eisenbahnstrecke Praust-Carthaus die 29,50 km lange, dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamte Danzig unterstellte Theilstrecke Praust-Zuckau mit den Stationen bezw. Haltestellen Straschin-Prangschin, Bölkau, Kahlbude (welche vorläufig noch nicht eröffnet wird), Lappin, Altemühle und Zuckau dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Auf derselben werden zwei gemischte Züge mit Personenbeförderung in II., III. und IV. Wagenklasse in jeder Richtung verkehren.

Direktionsbezirk Erfurt.

Eröffnung des Haltepunktes Tzschecheln für den allgemeinen Frachtstückgutverkehr.

Mit dem 1. August d. J. wird die beschränkte Abfertigungsbefugniss des Haltepunktes Tzschecheln auf den allgemeinen Frachtstückgutverkehr erweitert.

Feucht-Wendelstein.

Die Sekundärbahnlinie Feucht-Wendelstein wird in den ersten Tagen des nächsten Monats dem Verkehre übergeben werden. Eine offizielle Probefahrt hat bereits stattgefunden. Die Bahn ist normalspurig angelegt und unter den im Jahre 1884 genehmigten zwölf Linien nunmehr die fünfte, welche zur Eröffnung kommt. Die Länge der ganzen Linie beträgt 5,38 km. Die Gesammtkosten werden etwa 263 000 ℳ betragen. Die Grunderwerbungskosten in Höhe von 16 400 ℳ wurden von den Interessenten getragen.

Saal-Eisenbahn.

Die Saal-Eisenbahn kündigt nunmehr ihre 4prozentigen garantirten Prioritäten, soweit solche nicht bereits zur Auslosung gelangt sind, zur Rückzahlung am 1. Januar 1887, von welchem Tage ab die Verzinsung aufhört. Die Auszahlung findet in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft und dem Bankhaus Jacob Landau statt. Zugleich emittirt die Gesellschaft auf Grund des Beschlusses der Generalversammlung vom 23. Juni d. J. eine ungarantirte, mit 3½ pCt. p. a. verzinsliche Prioritätsanleihe im Betrage von 4 500 000 ℳ, gegen deren Stücke die gekündigten 4proz. Prioritäten umgetauscht werden können. Die Anmeldungen zum Umtausch haben in der Zeit vom 5. Juli bis einschliesslich 10. August d. J. in Berlin bei den obengenannten Bankinstituten zu erfolgen.

Projekt einer Zahnradbahn von Ems auf den Malberg.

Das Projekt des Baues einer Drahtseilbahn mit Zahnstangengleis von Ems auf den 1000' hohen Malberg im Süden der Stadt macht, wie die Zeitungen berichten, erfreuliche Fortschritte, denn es hat sich auf Anfrage der Königlichen Regierung auch der Emser Gemeinderath einstimmig dem dringend befürworteten Gutachten der hiesigen Aerzte angeschlossen. Es findet diese beabsichtigte Neuerung besonders deshalb, weil auf der prachtvollen Höhe des Berges ein grosses Restaurant nebst Sanatorium errichtet wird, auch bei den Badegästen die vollste Anerkennung. Sobald die Konzession ertheilt ist, wird mit dem Bau der Bahn wie der entsprechenden Gebäude auf dem Berge selbst noch in diesem Herbste begonnen.

Preussischer Beamtenverein.

Der Preussische Beamtenverein, welcher bekanntlich unter dem Protektorate Sr. Majestät des Kaisers steht und am 1. Juli 1876 seine Geschäftsthätigkeit eröffnet hat, sucht auf der Grundlage der Gegenseitigkeit und Selbsthilfe die wirthschaftlichen Bedürfnisse des Beamtenstandes zu befriedigen. Der Verein schliesst Lebens-, Kapital-, Leibrenten-, Kriegs-, Marine- und Begräbnissgeld-Versicherungen ab und gibt an seine Mitglieder Kautions- und andere Policendarlehen. Der Versicherungsbestand betrug Ende 1885 8 691 Lebens-Versicherungspolicen über 31 600 600 ℳ, 3 607 Kapital-Versicherungspolicen über 7 437 720 ℳ und 1 865 Begräbnissgeld-Versicherungspolicen über 729 200 ℳ. Nach dem 9. Geschäftsberichte für 1885 schloss das Gewinn- und Verlustkonto mit einem Betrage von 6 287 977,30 ℳ und weist einen Gewinn von 263 220,59 Mark nach. Die Bilanz schliesst mit einem Betrage von 6 446 957,09 ℳ. Die eigenen Fonds des Vereins, welchen Passiven nicht gegenüberstehen, belaufen sich nach statutenmässiger Vertheilung des Gewinnes für 1885 auf 864 481 ℳ. Die den Vereinsmitgliedern für die neun ersten Geschäftsjahre gezahlte Dividende beziffert sich auf 638 569,71 ℳ; an fällig gewordenen Lebens-Versicherungssummen wurden in diesem Zeitraume 814 046 ℳ gezahlt. Der Preussische Beamtenverein hat eine Sterbekasse errichtet, in der ein Begräbnissgeld bis zu 500 ℳ auch auf das Leben der Frau und sonstiger Familienangehörigen versichert werden kann, ohne dass es zur Aufnahme einer ärztlichen Untersuchung bedarf. Diese Sterbekasse gewährt allen Beamten, auch solchen, welche bereits anderweite Lebensversicherungen abgeschlossen haben, die Möglichkeit, sich ohne nennenswerthe finanzielle Opfer an den Einrichtungen des Vereins zu betheiligen.

Auf Ersuchen versendet die Direktion des Preussischen Beamtenvereins in Hannover die Drucksachen des Vereins portofrei und unentgeltlich und ertheilt bereitwillig jede gewünschte Auskunft.

Personalien.

Dem Vertreter Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Italien, Kaiserlichen Verkehrsinspektor Trommer zu Mailand, ist der Titel Oberinspektor verliehen worden.

Aus Bayern.

Unterm 20. d. Mts. wurde die vom 17. d. Mts. datirte Verordnung, die Verwaltung und den Betrieb der Königlichen Verkehrsanstalten betreffend, veröffentlicht. Dieselbe tritt mit dem 1. August d. J. in Wirksamkeit. Nach derselben wurden die Verordnungen vom 17. Oktober 1861, die Leitung und Führung der Staats-Eisenbahnbauten betreffend, vom 28. Juni 1872 und 3. November 1875, sowie 5. Juli 1880, die Verwaltung und den Betrieb der Königlichen Verkehrsanstalten betreffend, endlich vom 2. Juni 1851, die Bildung eines Fiskalates bei der Generaldirektion der Königlichen Verkehrsanstalten betreffend, einer Revision unterzogen. Die neue Verordnung umfasst 40 Paragraphen und zerfällt in folgende Abtheilungen: Oberste Leitung und Aufsicht: 1. Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen. Oberbahnämter. Eisenbahnbausektionen. 2. Direktion der Königlich Bayerischen Posten und Telegraphen. (Oberpostämter.)

Die oberste Leitung und Aufsicht über sämmtliche Verkehrsanstalten steht dem Königlichen Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern zu. Dasselbe hat die Hebung und Vervollkommnung dieser Anstalten im Auge zu behalten und alle zu diesem Behufe angemessen erscheinenden Anordnungen zu erlassen. Dem Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern werden statt der bisherigen Generaldirektion der Königlichen Verkehrsanstalten eine Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen und eine Direktion der Königlich Bayerischen Posten und Telegraphen unmittelbar untergeordnet.

1. Der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen obliegt die obere Leitung und Verwaltung sämmtlicher im Bau oder Betrieb befindlichen Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie der Bodensee-Dampfschifffahrt und des Ludwig-Donau-Main-Kanales. Bei der Generaldirektion werden 5 Abtheilungen gebildet: I. Verwaltungsabtheilung für die allgemeine Verwaltung, für sämmtliche Personalangelegenheiten und Rechtssachen; II. Betriebsabtheilung für den Fahrdienst, für das gesammte Maschinenwesen und die Betriebs-Materialienverwaltung; III. Verkehrsabtheilung für Tarifsachen des Personenverkehrs, sowie für das Güter-, Tarif- und Transportwesen und den kommerziellen Dienst überhaupt; IV. Finanzabtheilung für das gesammte Etats-, Kassen- und Rechnungswesen; V. Bauabtheilung für den Eisenbahnneubau und die Bahnunterhaltung einschliesslich der Baumaterialienlieferung. Jede Abtheilung erhält einen Vorstand, die nothwendige Anzahl von Referenten (Mitglieder der Generaldirektion) und das erforderliche Hilfspersonal zugetheilt. Der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen sind die Königliche Bahnbetriebs-Centralkasse, sowie die bis auf weitere Verfügung fortbestehende Eisenbahnbau-Centralkasse unterstellt. Als äussere Vollzugs- und Aufsichtsbehörden sind der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten unmittelbar untergeordnet: a) die Oberbahnämter; b) die Eisenbahnbausektionen; c) die Centralwerkstätten, Central-Magazinsverwaltungen, das Betriebsamt der Bodensee-Dampfschifffahrt und das Kanalamt. (Oberbahnämter befinden sich wie bisher in Augsburg, Bamberg, Ingolstadt, Kempten, München, Nürnberg, Regensburg, Rosenheim, Weiden und Würzburg.) Hinsichtlich der den Oberbahnämtern zur Besorgung des Betriebs- und Expeditionsdienstes untergeordneten Dienststellen verbleibt es bis auf weiteres bei der bisherigen Eintheilung in Aemter, Verwaltungen, Expeditionen und Haltestellen. Den Eisenbahnstationen kann auch die Besorgung des Post- und Staatstelegraphendienstes übertragen werden. Die Ausführung grösserer Ergänzungsbauten und die Herstellung neuer Eisenbahnlinien erfolgt, insoweit dieselbe nicht den betreffenden Oberbahnämtern übertragen wird, durch besondere, der Generaldirektion unmittelbar untergeordnete Eisenbahnbausektionen, welche mit Genehmigung des Staatsministeriums des Königlichen Hauses und des Aeussern errichtet werden. Die Vorstände derselben führen neben dem ihnen durch ihre Anstellung etwa zukommenden Titel den Titel „Sektionsingenieure". Die Geschäftsaufgabe der Centralwerkstätten und Central-Magazinsverwaltungen, sowie des Betriebsamtes der Bodensee-Dampfschifffahrt und des Kanalamtes regelt sich nach den bestehenden besonderen Bestimmungen.

2. Der Direktion der Königlich Bayerischen Posten und Telegraphen obliegt die Leitung und Verwaltung des gesammten Post- und Staatstelegraphenwesens, ferner die Leitung des Telegraphen-Unterrichtskurses für die Anwärter des Eisenbahndienstes. Die Direktion der Königlichen Posten und Telegraphen besteht aus einem Direktor als Vorstand und der erforderlichen Anzahl von Referenten mit dem nöthigen Hilfspersonal. Der Stellvertreter des Direktors wird vom Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern bestimmt. Für den gesammten finanziellen Dienst der Direktion wird ein Mitglied derselben als Etatskurator bestellt. Der Direktion der Königlichen Posten und Telegraphen sind die Centralpostkasse und die 7 Oberpostämter (München, Augsburg, Nürnberg, Bamberg, Würzburg, Regensburg und Speyer) unmittelbar untergeordnet. Die Postanstalten werden je nach der Bedeutung und dem Umfange des Betriebes in Postämter, Postverwaltungen, Postexpeditionen und Postablagen eingetheilt.

Todtenschau.

Karl Danco †.

Am 17. d. Mts. ist zu Bonn der ehemalige Vorsitzende der Königlichen Eisenbahndirektion in Elberfeld, der Eisenbahndirektions-Präsident a. D. Herr Karl Danco verstorben. In allen Kreisen des amtlichen und gewerblichen Lebens, welche zu dem ehemaligen Bergisch-Märkischen Eisenbahnunternehmen in Beziehung standen, wird diese Nachricht aufrichtige Theilnahme hervorrufen, da die langjährige Thätigkeit des Heimgegangenen mit der bedeutenden Entfaltung der bezeichneten Bahn, dieser um das Emporblühen von Handel und Gewerbe in den westlichen Provinzen verdienten Verkehrsanstalt, auf das Engste verknüpft war.

Karl Danco wurde am 10. Juli 1815 zu Arnsberg geboren. Nachdem er das Gymnasium seiner Vaterstadt erledigt und die Universitätsstudien vollendet hatte, trat er 1837 als Auskultator in den Staatsdienst ein. Nach mehrjähriger Beschäftigung als Regierungsassessor im Bereiche der Königlichen Regierung zu Arnsberg wurde er im Jahre 1849 zur Staats-Eisenbahnverwaltung übernommen und wirkte anfänglich bei der Verwaltung der Westfälischen, dann der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter, später auch beim Bau der Köln-Crefelder Eisenbahn als Mitglied der betreffenden Königlichen Eisenbahnbehörden, bis er im Jahre 1856 zum Vorsitzenden der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld berufen wurde, welche zur Verwaltung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn für Rechnung der Eisenbahngesellschaft vom Staate eingesetzt war.

In dieser Stellung verblieb Danco bis zum Jahre 1875, unermüdlich und erfolgreich bestrebt, mit den reichen Gaben seines Geistes die seiner oberen Leitung anvertraute Verkehrsanstalt zu fördern und mit ihr der ausserordentlichen Entwickelung zu folgen, welche Gewerbe und Handel in dem dichtbevölkerten Rheinisch-Westfälischen Verkehrsgebiet schon in jenen Jahrzehnten erfuhren, zugleich unterstützt durch einsichtige Vertreter des letzteren, welche aus den Kreisen der Aktionäre in der Gesellschaftsdeputation der Direktion als Beirath zugeordnet waren, und unter welchen besonders des verstorbenen Daniel von der Heydt zu gedenken ist. Welche Ausdehnung das Eisenbahnunternehmen während Dancos Amtsführung erreichte, lässt sich u. a. daran ermessen, dass im Jahre 1856 dasselbe eine Bahnlänge von 15 Meilen umfasste, für welche ein Bestand von 36 Lokomotiven genügte, während im Jahre 1875 das Unternehmen auf 150 Meilen sich erstreckte, zu deren Betrieb gegen 720 Lokomotiven erforderlich waren. Durch mannigfache äussere Beweise der Anerkennung wurde seine amtliche Laufbahn ausgezeichnet, insbesondere durch die Ernennung zum Eisenbahndirektions-Präsidenten und durch Verleihung hoher Preussischer Orden.

Bei Vorgesetzten, Mitbeamten und Untergebenen stand er zugleich als Mensch in hohem Ansehen wegen seiner vorbildlichen Pflichttreue, des Adels seiner Gesinnung, der Reinheit seines Herzens und des Wohlwollens für Hilfsbedürftige.

Als im Jahre 1875 in der Verfassung der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft eine wesentliche Aenderung eintrat, schied Danco aus seiner bisherigen Amtsstellung, indem er zugleich durch die Wahl der Gesellschaftsdeputation und das Vertrauen des Ressortministeriums zum Vorsitzenden derselben berufen wurde. Auch in dieser Stellung, welche er mit besonderem Takte bekleidete, blieb er treu und eifrig bemüht, das Gedeihen des ihm lieb und theuer gewordenen Unternehmens zu fördern, bis dasselbe, vom 1. Januar 1882 ab, vom Preussischen Staate in Verwaltung für eigene Rechnung übernommen wurde. Die für die nächsten Jahre bis zum förmlichen Uebergange des Eigenthums, welcher vor wenigen Monaten erfolgte, ihm noch verbliebenen wenigen amtlichen Obliegenheiten erfüllte er von Bonn aus, wohin er am Abend seines werkthätigen Lebens sich zurückgezogen hatte.

Sein Andenken wird bei allen, welche amtlich oder ausseramtlich ihm näher gestanden haben, in hohen Ehren gehalten werden.

Walter Büchtemann †.

Am 18. d. Mts. verstarb in Friedrichroda der frühere Direktor der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn Walter Büchtemann im Alter von 48 Jahren Derselbe war Jurist, trat früh in die Eisenbahnverwaltung, war mehrere Jahre Direktionsmitglied der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und wurde 1872, noch nicht 34 Jahre alt, zum Direktor der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn gewählt. Als dieselbe im Jahre 1879 verstaatlicht wurde, schied er aus dem Eisenbahndienste aus und widmete sich fortan der politischen und der kommunalen Thätigkeit. Er war seit dem Jahre 1879 Mitglied des Preussischen Abgeordnetenhauses und seit Ende des vorigen Jahres Vorsteher der Berliner Stadtverordneten-Versammlung, deren stellvertretender Vorsitzender er bereits längere Zeit zuvor gewesen war.

Hofrath Ritter von Steingraber †.

Am 20. d. Mts. starb am Herzschlage der Hofrath Ritter von Steingraber, welcher sich durch eigene Kraft und durch ungewöhnliches Talent zu einer hervorragenden Stellung in der österreichischen Staats-Eisenbahnverwaltung emporgearbeitet hatte. Er war ursprünglich Beamter der Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft, dann der Oesterr. Nordwestbahn und wurde von Herrn von Nördling als Regierungsrath ins Handelsministerium berufen, von wo er mit der Errichtung der Generaldirektion für die Staatsbahnen als Hofrath zum Staatsbetriebe überging und hier bis an sein Ende als Vorstand des kommerziellen und Tarifreferats wirkte. In diesen Jahren entfaltete Steingraber eine überaus lebhafte Thätigkeit; er hat auf die einschneidenden Tarifreformen, welche mit der Einführung des Staatsbetriebes verbunden waren, massgebenden Einfluss geübt und leitete eines der schwierigsten Referate der Staatsbahnverwaltung in der schwierigsten Zeit des Ueberganges aus dem Privatbetrieb in den des Staates in anerkannt vorzüglicher Weise. Steingraber war denn auch sowohl in Oesterreich wie

im Auslande eine der bekanntesten Persönlichkeiten aus dem Kreise der Eisenbahnbeamten und wegen seiner ungewöhnlichen Talente selbst von den Gegnern seiner Tarifpolitik geschätzt.

Das plötzliche Hinscheiden des hochbegabten Mannes wird nicht verfehlen, in den Kreisen der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten schmerzliches Bedauern hervorzurufen. Namentlich die demselben direkt unterstellt gewesenen Beamten werden den Tod ihres Vorgesetzten tief beklagen. Denn Hofrath Steingraber war für seine Beamten nicht nur ein in geistiger Beziehung anregender und fördernder Vorgesetzter, sondern auch voll Wohlwollen und Güte, stets bereit, für dieselben einzutreten und deren Interessen zu vertreten.

Aus Spanien.

Errichtung von Handelskammern.

Nach einer Mittheilung der „Bayerischen Handelszeitung" steht in Spanien die Errichtung von Handelskammern bevor. Der bezügliche, in der „Gaceta" veröffentlichte Erlass bestimmt zunächst, dass die zu diesem Zweck von Kaufleuten, Industriellen, Schiffseigenthümern und Schiffskapitänen gegründeten Gesellschaften als offizielle Handelskammern betrachtet werden sollen. Um diesen anzugehören, ist es Bedingung, Spanischer Nationalität zu sein, 5 Jahre hindurch als Kaufmann, Industrieller oder Schiffseigenthümer für eigene Rechnung etablirt gewesen zu sein und 5 Jahre lang Steuern gezahlt zu haben; Verwalter und Agenten jeder mit Handel, Industrie oder Seewesen in Verbindung stehenden Anstalt, sowie Kapitäne a. D. können ihnen auch angehören. Die etwaige Verschmelzung mehrerer Kammern ist gestattet. Ausser der gewöhnlichen Berechtigung derartiger Institute gibt der Erlass den Kammern das Recht der Initiative für Ausstellungen auf kommerziellem, industriellem, maritimem und anderem Gebiete und überträgt ihnen die schiedsrichterlichen Funktionen für Streitfälle zwischen Kaufleuten.

Die Errichtung von Handelskammern wird gestattet in allen Häfen, wo sich ein Zollamt erster Klasse befindet, und in den Städten Madrid, Alcoy, Badajoz, Burgos, Cordova, Granada, Girone, Xerès, Jaen, Lérida, Sabadell, Tarrassa, Murcia, Oviedo, Salamanca, Reus, Valladolid, Santiago und Saragossa.

Die Eisenbahnen der Erde am Schlusse des Jahres 1884.

Das Eisenbahnnetz der ganzen Erde hatte, nach dem „Archiv für Eisenbahnwesen", am Schlusse des Jahres 1884 eine Ausdehnung von 468 108 km erlangt. Davon entfielen auf Europa 189 487 km, auf Amerika 239 468 km, auf Asien 20 539 km, auf Afrika 6 561 km und auf Australien 12 053 km.*)

Das Europäische Eisenbahnnetz gliederte sich wie folgt:

		das ist auf 100 qkm	das ist auf 10 000 E.
1. Deutschland:	km	km	km
Preussen	21 680	6,2	7,9
Bayern	5 068	6,7	9,6
Sachsen	2 216	14,8	7,5
Württemberg	1 560	8,0	7,9
Baden	1 329	8,8	8,5
Elsass-Lothringen	1 300	9,0	8,3
Uebrige Deutsche Staaten	3 567	6,8	7,8
	36 720	6,8	8,1
2. Oesterreich-Ungarn	21 850	3,5	5,9
3. Grossbritannien und Irland	30 370	9,6	8,6
4. Frankreich	31 216	5,9	8,3
5. Russland (einschl. Finnland)	25 767	0,5	3,1
6. Italien	10 138	3,4	3,5
7. Belgien	4 310	14,7	7,8
8. Niederlande (einschl. Luxemburg)	2 654	7,5	6,3
9. Schweiz	2 797	6,8	9,8
10. Spanien	8 281	1,6	5,0
11. Portugal	1 527	1,7	3,7
12. Dänemark	1 900	4,9	9,6
13. Norwegen	1 562	0,5	8,2
14. Schweden	6 600	1,5	14,5
zu übertragen	185 692		
Uebertrag	185 692		
15. Serbien	244	—	—
16. Rumänien	1 602	1,3	3,0
17. Griechenland	175	—	—
18. Europäische Türkei, Bulgarien, Rumelien, Bosnien	1 765	—	—
	189 478 km.		

*) Demnach hat sich im Vergleiche zu den entsprechenden Angaben in No. 16 S. 198 Jahrg. 1885 d. Ztg. die Länge der Eisenbahnen in Europa um 6 574 km, in Amerika um 15 014 km, in Asien um 1 907 km, in Afrika um 895 km und in Australien um 1 519 km vermehrt. Amerika hat somit die stärkste Entwickelung des Eisenbahnbaues im vorvergangenen Jahre aufzuweisen.

Die stärkste Entwickelung im Verhältniss zur Flächengrösse zeigt hiernach das Eisenbahnnetz im Königreich Sachsen und in Belgien, wo auf je 100 qkm 14,8 km und 14,7 km Bahnlänge entfallen. In Bezug auf die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes folgen dann England mit 9,6, Elsass-Lothringen mit 9,0, Baden mit 8,8, Württemberg mit 8,0, die Niederlande mit 7,5, die Schweiz mit 6,8, Bayern mit 6,7, Preussen mit 6,2 km u. s. w. Bei Vergleichung der Eisenbahnlängen mit der Volkszahl erscheinen natürlich die dünnbevölkerten Länder besser ausgestattet, als die volkreicheren. In dieser Beziehung nimmt daher Schweden mit 14,5 km Eisenbahn für je 10 000 Einwohner die erste Stelle ein. Es folgen dann die Schweiz mit 9,8, Bayern und Dänemark mit je 9,6. England mit 8,6, Baden mit 8,5, Elsass-Lothringen und Frankreich mit je 8,3, Norwegen mit 8,2, Preussen und Württemberg mit je 7,9, Belgien mit 7,8 km u. s. w.

In Amerika entfielen von der oben angegebenen Gesammtlänge des Eisenbahnnetzes von 239 468 km allein 201 735 km auf die Vereinigten Staaten (2,2 km auf 100 qkm Flächeninhalt, 38,8 km auf 10 000 Einwohner). Der Rest vertheilte sich wie folgt: Britisch-Nordamerika 15 000, Mexiko 5 200, Centralamerika, Antillen, Kolumbien und Venuzuela 2 210, Brasilien 6 115, Argentinische Republik 4 100, Paraguay 72, Uruguay 470, Chili 1 850, Peru 2 600, Bolivia 56, Ecuador 60.

In Asien mit insgesammt 20 539 km Eisenbahnen steht natürlich Britisch-Indien mit 18 100 km in erster Reihe. Es folgen dann Niederländisch-Indien mit 1 150, Japan mit 426, Kleinasien mit 372, Ceylon mit 260, das Russische Transkaspische Gebiet mit 231 km.

In Afrika mit insgesammt 6 561 km entfielen auf Aegypten 1 500, Algier 1 900, Tunis 246, die Kapkolonie 2 487, Natal 158, Mauritius und sonstige Afrikanische Länder 270 km.

In Australien vertheilte sich die gesammte Bahnlänge von 12 053 km in folgender Weise: Neuseeland 2 527, Viktoria 2 676, Neu-Südwales 2 666, Süd-Australien 1 704, Queensland 1 942, Tasmania 348, West-Australien 190 km.

Die Anlagekosten für die Ende 1884 in Europa vorhanden gewesenen Eisenbahnen sind auf 56 520 750 821 *M.* berechnet. Davon entfielen auf Deutschland, und zwar für die Staatsbahnen 8 166 094 000 *M.*, für die Privatbahnen 1 064 142 000 *M.*, auf Oesterreich-Ungarn 5 371 995 000, auf England 16 029 287 000, auf Frankreich 9 152 574 000, auf Russland (ausschl. Finnland) 4 972 405 000, Finnland (Staatsbahnen) 64 218 000, Italien 2 300 051 000, Belgien (Staatsbahnen) 973 770 000, Schweiz 760 842 000 *M.* u. s. w. In den Vereinigten Staaten bezifferte sich das Anlagekapital auf 32 717 382 300 *M.*, in Britisch-Indien auf 2 843 862 588 *M.*, in Kanada auf 1 619 593 000 *M.* Das Gesammtanlagekapital endlich für alle am Schlusse des Jahres 1884 in Betrieb gewesenen Eisenbahnen der Erde wird auf eine Summe von mehr als 100 Milliarden Mark veranschlagt.

Miszellen.

Pferdebahnbetrieb in Chile.

Ueber eine eigenartige Einrichtung der Pferdebahnen in Chile entnehmen wir einem Briefe, den die „Schweizerische Bauzeitung" von einem ihrer dortigen Leser erhalten hat, folgende nicht uninteressante Notizen: Die Pferdebahnen von Santiago, die eine Gesammtlänge von 40 km haben, erfreuen sich einer sehr fleissigen Benutzung durch Reich und Arm. Der Hauptgrund davon ist wohl der geringe Fahrpreis (5 Cts. 1. km und 2½ Cts. 2. km auf der Imperiale) und der sehr flotte Betrieb. Es fahren nämlich in den Hauptlinien die Wagen alle 1½ Minuten. Im verflossenen Jahre wurden in Santiago, das von ungefähr 240 000 Menschen bewohnt wird, 20 730 000 Personen befördert. Männliche Schaffner sind seit etwa 3 Jahren abgeschafft und sämmtlich durch Schaffnerinnen ersetzt worden. Seit dieser Zeit haben die Einnahmen der Gesellschaft bedeutend zugenommen! — In Valparaiso, wo der Pferdebahnverkehr noch bedeutender ist, als in Santiago, sind auch nur Kondukteusen in kleidsamer blauer Uniform mit grossem Strohhut zu sehen. Wenn man bedenkt, dass auf den Pferdebahnen der etwa 1 250 000 Einwohner zählenden Stadt Berlin im vergangenen Jahre rund 90 Millionen Billete, das ist für den Kopf der Bevölkerung 72 Billete, ausgegeben werden, so findet man, dass der Verkehr Berlins hinter dem Santiagos, wo für jeden Kopf der Bevölkerung 87 Billete ausgegeben wurden, verhältnissmässig erheblich zurücksteht.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Der **Frachtsatz für Getreide nach Basel loco** in den Transittarifen vom 25. August 1885 ab Ludwigshafen bezw. vom 1. November 1885 ab Mannheim wird vom 6. September d. J. ab von 0,83 *M.* auf 0,96 *M.* für 100 kg erhöht. Der Satz von 0,83 *M.* bleibt dagegen als Transitsatz von Ludwigshafen bezw. Mannheim nach Basel transit bestehen für Getreidesendungen nach Aesch und Liestal, sowie darüber hinaus nach denjenigen Schweizerischen Bestimmungsorten, für welche er seither schon in Geltung war, ebenso der Satz von 0,70 *M.* im Verkehr nach den in den Transittarifen bezeichneten Westschweizerischen Stationen.

Für vorgelegene Elsässische Stationen kann vom 6. September ab der Satz von 0,96 *M.* beansprucht werden.

Strassburg, den 24. Juli 1886. (1532)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

2. Verkehrsstörungen.

Oesterr. Nordwestbahn. Die Strecke Trautenau-Pilnikau des garantirten Netzes ist seit 22. Juli l. J. wegen Dammbruch und Beschädigung eines Objektes infolge Hochwassers bis auf weiteres unfahrbar.

Der Gesammtverkehr dürfte voraussichtlich länger als 3 Tage unterbrochen bleiben.

Wien, am 23. Juli 1886. (1533)
Die Betriebsdirektion.

3. Güterverkehr.

Niederdeutscher Eisenbahn-Verband. Am 1. August d. Js. tritt der Nachtrag II zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. September 1885 in Kraft.

Derselbe enthält direkte Tarifsätze für den Verkehr mit der Station Karolinenkoog der Westholsteinischen Bahn, zwischen Sternschanze einerseits, Eschede und Unterlüss andererseits, zwischen Berlin (Lehrter Bahnhof) und Stationen der Berlin-Hamburger Bahn, sowie zwischen Hamburg, Hohnstorf und Wittenberge einerseits, Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg und der Halberstadt-Blankenburger Bahn andererseits, direkte Tarifsätze für Vieh in Wagenladungen zwischen Berlin (Lehrter Bahnhof) und Stationen der Mecklenburgischen Südbahn, anderweite ermässigte Tarifsätze für die Station Schleswig der Altona-Kieler Bahn, sowie zwischen Berlin (Potsdamer Bahnhof) und Lübeck-Büchener Stationen, Aenderungen und Ergänzungen zu den Vorbemerkungen der Tariftabellen, anderweite Abgrenzung der Direktionsbezirke Hannover und Magdeburg, sowie Aufhebung von älteren Tarifsätzen in verschiedenen Verkehren.

Durch den fraglichen Nachtrag treten in einzelnen Fällen mit Gültigkeit vom 15. September d. Js. ab Tariferhöhungen, sowie Aufhebungen bezw. Einschränkungen bestehender direkter Expeditionen ein.

Bezüglich der letzteren wird von den Verbandstationen Auskunft ertheilt, auch kann der Nachtrag daselbst käuflich bezogen werden.

Hannover, den 28. Juli 1886. (1534)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahn-Verband. Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag 10 zum Gütertarife vom 1. Oktober 1883 in Kraft.

Derselbe enthält direkte Sätze für die in den Verband aufgenommenen Stationen Rostock, Waren und Warnemünde der Neustrelitz-Warnemünder Bahn, Gr. Pankow, Heiligengrabe, Pritzwalk und Wittstock der Prignitzer Bahn und für die Station Weetzen des Direktionsbezirks Hannover, sowie für den Verkehr zwischen Hardegsen und Lübeck-Büchener Stationen, ferner anderweite ermässigte Sätze für Berlin (Potsdamer Bahnhof), Wannsee und Leipzig (Berliner und Magdeburger Bahnhof) mit verschiedenen Stationen der rechtselbeschen Privatbahnen und anderweite Abgrenzung der Direktionsbezirke Hannover und Magdeburg.

Der Stückgutsatz zwischen Berlin (Potsdamer Bahnhof) und Glückstadt wird vom 15. September d. J. ab auf 3,73 *M.* pro 100 kg erhöht.

Der Nachtrag ist in den Güterexpeditionen der Verbandstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 28. Juli 1886. (1535)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestrussisch-Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. August d. Js. treten für den Transport von Wolle Russischen Ursprungs bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen bezw. bei Zahlung der Fracht für dieses Quantum nachstehende direkte Frachtsätze in Kraft:

nach	von				
	Podwoloczyska Bahnhof transit	Brody Bahnhof transit	Sokal transit (Russland)	Husiatyn transit (Russland)	Zuczka trans. (Russland via Nowosielica)
	Frachtsätze pro 100 kg in Mark				
Breslau .	3,11	2,78	2,59	3,94	3,41
Posen . .	3,72	3,39	3,20	4,56	4,02

Breslau, den 21. Juli 1886. (1536)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Deutschen Verbandverwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit 6. September l. J. treten die Uebernahme-Tarife für die Beförderung von Getreide ab Mannheim und Ludwigshafen nach der Ostschweiz und den Bodenseeuferstationen vom 15. Juli l. J. ausser Kraft. An Stelle derselben finden vom gleichen Tage, soweit die Ostschweiz in Betracht kommt, die höheren Sätze der Transittarife Mannheim/Ludwigshafen-Ostschweiz vom 1. Oktober 1884 Anwendung; für die Bodenseeuferstationen dagegen erhöhen sich die bisherigen Sätze um je 5 ₰ pro 100 kg.

Karlsruhe, den 24. Juli 1886. (1537)
Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Am 6. September l. J. treten die Sätze für Getreidetransporte ab Mannheim und Ludwigshafen der Transittarife vom 10. August 1885 nach Basel loco, Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz und nach den übrigen in diesen Tarifen genannten Badischen Stationen ausser Kraft. An deren Stelle kommen von dem genannten Tage an die höheren Sätze des internen Badischen Gütertarifs bezw. des Südwestdeutschen Tarifhefts 8 vom 1. Oktober 1881 zur Anwendung.

Am gleichen Tage wird der im Transittarif Mannheim-Basel Els.-Lothr. B. vom 1. November 1885 enthaltene Satz für Basel loco durch den höheren Satz von 0,96 *M.* pro 100 kg. ersetzt; gleichzeitig erhöhen sich die Sätze der Stationen der Elsässischen Linien nördlich von Basel auf diesen Betrag, insoweit nicht die normalen Taxen des Spezialtarifs I billiger sind.

Für Sendungen nach Liestal, Aesch und weiter gelegene Stationen bleiben die Sätze von 0,83 *M.* bezw. 0,70 *M.* für Mannheim und ebenso der erstere Satz für Ludwigshafen unter gewissen Beschränkungen bestehen.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterverwaltungen in Basel und Mannheim, sowie unser Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 24. Juli 1886. (1538)
Generaldirektion.

Nassau-Badischer Güterverkehr. Vom 17. d. Mts. ab sind für den Verkehr zwischen Eberbach und Mannheim einerseits und Frankfurt a/M., Hanau, Höchst a/M. und Wiesbaden andererseits anderweite ermässigte Frachtsätze für Steine des Sp.-T. III zur Einführung gekommen, über deren Höhe die betreffenden Expeditionen Auskunft geben.

Frankfurt a/M., den 23. Juli 1886. (1539)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Für die Beförderung von Steinen des Sp.-T. III sind ermässigte Sätze für unsere Stationen Höchst a/M., Wiesbaden, Hanau und Frankfurt a/M. zur Einführung gekommen, welche bei unserm Tarifbüreau zu erfragen sind.

Mainz, den 21. Juli 1886. (1540)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Für den Versand von Schwefelkies in Sendungen von 10 000 kg von Station Grevenbrück nach Oeventrop wird mit Gültigkeit vom 1. August d. Js. ein Ausnahmefrachtsatz von 0,34 *M.* für 100 kg eingeführt.

Elberfeld, den 22. Juli 1886. (1541)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Italienischer Verband. Am 15. August cr. tritt ein neuer Ausnahmetarif für Rohzucker von Deutschland nach Italien unter Aufhebung des gleichartigen Tarifs vom November 1882 in Kraft.

Derselbe kann von den Verbandsstationen gratis bezogen werden.

Strassburg, den 20. Juli 1886. (1542)
Die geschäftsführende Verwaltung für den Verkehr via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.
v. Guérard.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 58 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 28. Juli 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

3. Güterverkehr.

Elbumschlags-Verkehr Riesa-Elbkai-Nordwest-Böhmen. Am 10. August 1886 tritt für obigen Verkehr an Stelle des Tarifes vom 15. März 1885 ein neuer Tarif mit zum Theil ermässigten und neuen Frachtsätzen in Kraft.

Dieser Tarif ist durch unsere Wirthschaftshauptverwaltung hierselbst zum Preise von 50 Pfennigen oder 30 Kreuzer zu beziehen.

Dresden, den 21. Juli 1886. (1543)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Freiherr von Biedermann.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verband. Am 1. August 1886 tritt für Pferdetransporte in Wagenladungen von Neuss nach Oschatz ein direkter Frachtsatz von 16,80 ℳ für den Quadratmeter Ladefläche in Kraft.

Dresden, am 24. Juli 1886. (1544)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Elbumschlags-Verkehr Riesa-Elbkai-K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Im Verkehr mit den Stationen Komotau der Prag-Duxer Eisenbahn und Saaz der K. K. Oesterr. Staatsbahnen gelangen ab 10. August 1886 die gleichen Frachtsätze zur Anwendung, welche in dem von diesem Tage ab giltigen Tarife Riesa-Elbkai-Nordwestböhmen für die gleichnamigen Stationen der Buschtêhrader Eisenbahn enthalten sind.

Dresden, am 21. Juli 1886. (1545)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Freiherr von Biedermann.

Elbumschlags-Verkehr Dresden-Elbkai-Nordwest-Böhmen. Am 1. August 1886 tritt an Stelle des Tarifs vom 10. Juni 1885 nebst Nachtrag ein neuer Tarif mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft.

Dieser Tarif kann durch unsere Wirthschafts-Hauptverwaltung bezogen werden.

Dresden, den 20. Juli 1886. (1546)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Freiherr von Biedermann.

Mit sofortiger Gültigkeit sind für den **Frachtgut-Verkehr von und nach Serbischen, Rumänischen und Bulgarischen Stationen** der unteren Donau (Strecke Belgrad-Galatz-Donaumündungen), welcher in Passau oder Regensburg zum Umschlag gelangt, zwischen Berlin (Anhalt-Dresdener, Görlitzer, Schlesischer und Stettiner Bahnhof), Leipzig (Berliner, Eilenburger, Thüringer und Magdeburger Bahnhof) und Plagwitz-Lindenau (Thüringer Bahnhof) einer- und Regensburg, sowie Passau-Donaulände andererseits bereits besondere direkte Frachtsätze und Beförderungsbedingungen in Kraft getreten. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

Erfurt, den 22. Juli 1886. (1547)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahn-Verband. Am 15. August d. J. tritt der 2. Nachtrag zu Heft III B. (Elsass-Lothringen und Prinz Heinrich-Bahn-Vereinigte Schweizerbahnen) der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife in Kraft. Derselbe enthält eine Zusatzbestimmung zu § 3 des Reglements, Berichtigung von Frachtsätzen, Einbeziehung der Stationen Mülhausen Nord, Heissenstein, Lauterburg, Lauterburg Rheinhafen, Rodingen Französ. Grenze und Goldach, Ergänzung der Ausnahmetarife für Eisen und Stahl und für Steine und endlich Ergänzung und Berichtigung der Kilometertabellen.

Karlsruhe, den 20. Juli 1886. (1548)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-SchweizerischerEisenbahn-Verband. Am 15. August d. J. tritt der 2. Nachtrag zu Heft II B (Elsass-Lothringen und Prinz-Heinrich-Bahn-Schweizerische Nordostbahn) der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife in Kraft. Derselbe enthält eine Zusatzbestimmung zu § 3 des Reglements, Berichtigung von Frachtsätzen, Einbeziehung der Stationen Rodingen Französische Grenze, Mülhausen Nord, Heissenstein, Lauterburg und Lauterburg Rheinhafen in den Tarif, Ergänzung der Ausnahmetarife für Eisen und Stahl und für Steinkohlen etc. und Ergänzung der Kilometertabellen.

Karlsruhe, den 20. Juli 1886. (1549)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Kohlen-Verkehr von Rheinland-Westfalen nach Stationen des Bezirks Magdeburg etc. Am 1. August 1886 tritt der Nachtrag XI zum Ausnahmetarife vom 1. Januar 1882 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Direktions-Bezirke Köln (rechts- und linksrheinisch) und Elberfeld nach Stationen des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Magdeburg etc in Kraft. Derselbe enthält neben verschiedenen sonstigen Aenderungen neue bezw. anderweite, ermässigte Frachtsätze für den Verkehr nach den Stationen Leubingen, Neubabelsberg, Schlachtensee und Wannsee des Eisenbahndirektions-Bezirks Magdeburg, Rothehütte-Königshof der Halberstadt-Blankenburger und Tangermünde der Stendal-Tangermünder Eisenbahn, sowie von Buer, Gladbeck und Hugo nach den Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betreffenden Güter-Expeditionen zu haben.

Köln, den 21. Juli 1886. (1550)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer, Bergisch-Märkisch-Belgischer und Bergisch-Märkisch-Grand-Central-Belge Güter-Verkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. Js. und unter gleichzeitiger Aufhebung der in vorbezeichneten Güter-Verkehren bestehenden Ausnahmetarife für den Transport frischer Seefische sind die auf den Deutschen Eisenbahnen gültigen Bestimmungen über die Beförderung frischer Fische, dann lebender Fische in Kübeln und Fässern, sowie kleiner für Aquarien bestimmter Fluss- und Seethiere und Fischbrut in den vorbezeichneten Güter-Verkehren in Kraft getreten.

Köln, den 20. Juli 1886. (1551)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Der im **Westdeutschen Verbande** bestehende Ausnahme-Tarif für Eisen etc. des Spezialtarifes II ist mit sofortiger Gültigkeit auf mehre Mecklenburgische bezw. Lahn-Bahnstationen ausgedehnt. Das Nähere ist in den betreffenden Stationen zu erfahren.

Hannover, den 21. Juli 1886. (1552)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Zum Tarif vom 6. Juli 1885 für den nachbarlichen Personenverkehr mit der Wittenberge-Perleberger und der Prignitzer Eisenbahn via Wittenberge tritt am 1. August d. Js. der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält u. a. ermässigte Tarifsätze für Retourbillets zwischen Charlottenburg und Perleberg bezw. Pritzwalk und Wittstock.

Altona, den 20. Juli 1886. (1553)
Königliche Eisenbahndirektion.

Werra-Eisenbahn. Vom 1. Oktober d. Js. ab werden in den auf der Strecke Coburg-Sonneberg verkehrenden Zügen Koupees I. Klasse nicht mehr geführt.

Die im Verkehr mit den Stationen der bezeichneten Strecke aufliegenden Billets I. Wagenklasse kommen daher sämmtlich mit dem genannten Tage zur Einziehung.

Meiningen, den 23. Juli 1886. (1554)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Stendal-Tangermünder Eisenbahn. Nachtrag No. 2 zum Lokal-, Personen- und Gepäcktarif.

I. Allgemeine Bestimmungen für den Personen-, Gepäck- und Viehverkehr.

A. Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen.

Zum Abschnitt II.
Zu § 26.

Für jedes Billet sind 25 kg Gepäck frachtfrei.

Für jede angefangene 10 kg Ueber gewicht werden 0,10 ℳ, in minimum 0,20 ℳ., erhoben.

A. Lokal-, Personen- und Gepäcktarif. Zusatzbestimmung zu den Vorschriften in der

Rubrik „Gepäck“.

3. Als Minimalbetrag werden 0,20 ℳ erhoben.

Tangermünde, den 22. Juli 1886.
Die Direktion
der Stendal-Tangermünder Eisenbahn-Gesellschaft
Ulrichs. (1555L)

5. Submissionen.

Verdingung von Hall'schen Treibachskurbeln. Es sollen 10 Stück Hall'sche Treibachskurbeln aus bestem Tiegelgussstahl beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau zur Einsicht aus und werden auch von demselben gegen portofreie Einsendung (nicht Nachnahme) der Schreibgebühren von 1 *M.* unfrankirt abgegeben.

Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Treibachskurbeln" zu dem am 7. August 1886, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termin an das unterzeichnete Büreau einzusenden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Breslau, den 24. Juli 1886. (1556)

Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Submission auf Stahlschienen, Kleineisenzeug sowie eisernen Langschwellen. Zur Herstellung des Oberbaues der Nebenbahn von Nidda nach Schotten werden erforderlich:

1. Stahlschienen im Gewicht von ca. 762 t,
2. Kleineisenzeug im Gewicht von ca. 97 t,
3. 230 Stück eiserne Langschwellen im Gewicht von ca. 35 t.

Zeichnungen und Bedingungen liegen auf dem Büreau der unterzeichneten Behörde zur Einsicht offen, auch können solche auf Verlangen von da bezogen werden.

Offerten sind an die unterzeichnete Behörde versiegelt und portofrei bis zum
7. August l. J., Vormittags 11 Uhr,
einzureichen, zu welcher Zeit die eingegangenen Offerten eröffnet werden sollen.

Nidda, den 24. Juli 1886. (1557)

Grossherzogliche Baubehörde für Nebenbahnen.

Stahl.

II. Privat-Anzeigen.

No. 14. Jahrgang 1886. Berlin, am 28. Juli 1886.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 26. Juli Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. No.	Der Kolli						Lfde. No.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg		Station	Name der Bahn	
	Marke	No.								

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Kolli mit Buchstaben sign.:

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A B	—	2	—	Sprungfedern —	—	1	Louvain	Grand Central Belge	
2	A C & C	21233	1	Kiste	Farbholzextrakt —	47,5	2	Aachen	Linksrh. Köln	
3	E	1/12	8 4	Stück „	Bodenbretter Querträger	—	3	Essen Rh.	Rechtsrh. Köln	
4	E H	5	1	Körbchen	gefüllt —	10	4	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
5	F	1/2	2	Ballen	Wergabfälle —	?	5	Aachen	„	
6	H auf einer Etiquette von Pappe	—	1	Kollo mit Stroh umwickelt	Theil einer gusseisernen Ofengallerie	4	6	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	
7	H R	1/6	6	—	Petroleumfässer, leer	—	7	Osnabrück	„	
8	H W H	2222	1	Pack	Spaten —	36,5	8	„	Rechtsrh. Köln	
9	J ×	—	2	Kolli	Eisentheile	18	9	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	in einem leeren Wagen gefunden.
10	K	1	1	Pack	alte Säcke —	18,5	10	Cöthen	„	
11	L B	95	1	Ballen	— —	13,5	11	Emden	Rechtsrh. Köln	
12	P L	56/7	2	Koffer	Effekten —	185	12	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
13	S	1978	1	Korb	Oel —	19	13	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
14	S D R	23220 406	1	Kiste	Kleider —	15—20	14	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	am 22/6. in einem Wagen IV. Kl. gefunden.
15	S N	—	1	Kollo	Eisenwaaren —	1,5	15	Burg-Lesum	K. E.-D. Hannover	
16	W	12	1	Pack	Düten —	34	16	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
17	W J S & W	225	1	„	Jutegarn —	17	17	Bocholt	„	
18	W S	883	1	Korb	Oel —	34	18	Köln Ger.	Linksrh. Köln	

B. Kolli mit Adr. sign.:

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
19	A. Alsleben	—	1	Kollo	2 Leinen —	—	19	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
20	Hertling in Deutz	—	1	Pack	leere Körbe —	45	20	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
21	J S Emmerich	1476	1	Kiste	Cigarrenkisten —	40	21	„	„	
22	Math. Hillgers in Walporzheim	—	1	Fässchen	leer —	5	22	M.-Gladbach	„	
23	Spindler in Köln	—	1	Kiste	konserv. Gemüse —	56	23	Köln Ger.	„	

C. Kolli mit Numm. sign.:

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
24	—	III	2	Kolli	Bleche —	20	24	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
25	—	V VIII	40 40	Bund „	Fassreifen Fassreifen	247	25	Hamm	„	
26	—	7	1	Sack	Effekten —	13	26	Euskirchen	Linksrh. Köln	
27	—	2645	36	Pack	Drahtstifte —	97	27	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	

D. Kolli m. Figuren sign.:

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
28	weiss II	—	1	Stange	Rundeisen —	11	28	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
29	weisser Strich	—	7	Kolli	Eisengusswaaren —	34	29	Buckau	„	
30	weisser Strich	—	2	—	⊥ Eisenstäbe —	4	30	Bocholt	Rechtsrh. Köln	

E. Kolli ohne Signatur:

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
31	—	—	1	Sack	ansch. Betten —	40	31	Freienwalde	K. E.-D. Bromberg	Gepäck.
32	—	—	1	Brett	6 m lang, 30 cm breit	—	32	Filehne	„	auf d. Strecke gefunden.
33	—	—	1	„	— —	—	33	Vietz	„	dto.

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
34	—	—	1	Korb	Butter —	6	34	Ham s/Heure	Grand Central Belge	
35	—	—	1	—	Eierkiste, leer —	14,5	35	Quakenbrück	Rechtsrh. Köln	
36	—	—	1	Fass	leer —	29	36	Mülheim a/Ruhr	„	
37	—	—	1	—	Futterschwinge —	—	37	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
38	—	—	1	—	Grabschüppe —	2	38	Wesel	Rechtsrh. Köln	
39	—	—	1	—	Helmschachtel in Leinwand	3	39	Danzig	K. E.-D. Bromberg	
40	—	—	3	—	gebogene, mit Eisen beschlagene Holzstäbe anscheinend zu 1 Caroussel gehörend	23	40	Misburg	K. E.-D. Hannover	
41	—	—	2	—	Kammrädchen —	3	41	Würzburg	Badische Stsb.	
42	—	—	35	—	Keile —	—	42	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
43	—	—	1	—	eis. Kette mit abgebr. Haken	15,5	43	Halle	„	
44	—	—	1	—	Kette, 6 m Länge —	8	44	Speldorf	Rechtsrh. Köln	
45	—	—	1	Korb	leer —	10	45	Velm	Grand Central Belge	
46	—	—	1	—	hölzerner Latirbaum ohne Kette	—	46	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
47	—	—	1	—	Leiter —	10	47	Cassel tr.	K. E.-D. Hannover	
48	—	—	1	Kiste	eis. Nägel —	129	48	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
49	—	—	1	—	Ofenrohr-Knie —	3	49	Lage	K. E.-D. Hannover	
50	—	—	1	Kollo	30 Ringe à 3 Stück Tonnenbände	—	50	Schirpitz	K. E.-D. Bromberg	
51	—	—	31	—	hölzerne Rungen —	—	51	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
52	—	—	1 1	— —	Trichter — Bürste —	2,5	52	„	„	Theil einer Maschine.

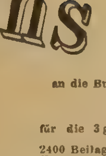
II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B R	1492	1	Ballen	Papier —	47	1	Suczawa	L.-Cz.-J.	
2	—	—	3	Kolli	Deichsellehne —	24	2	„	„	

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

№ 59. 1886.





Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Organ des Vereins.
Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 31. Juli 1886.

Inhalt:

Der Nord-Ostseekanal.

Unter den in jüngster Zeit beschlossenen Kanalbauten nimmt der Nord-Ostseekanal den vornehmsten Rang ein, und zwar nicht nur wegen der Grossartigkeit der baulichen Anlage, sondern auch wegen der hohen wirthschaftlichen und insbesondere politischen Bedeutung, welche dem Unternehmen innewohnt. Wenn auch die Einzelheiten über den Rahmen dieser Zeitung hinausgehen würden, so glauben wir doch, über die allgemeine Anordnung und vornehmlich über die für Handel und Verkehr zu erwartenden Vortheile des Nord-Ostseekanals einige Mittheilungen auch dem eisenbahnfachlichen Leserkreise bringen zu dürfen. Wir werden bezüglich der zahlenmässigen Angaben einer Veröffentlichung*) im „Centralblatt der Bauverwaltung" folgen, welche eingehendere Mittheilungen über Vorgeschichte, Entwurf und wirthschaftliche sowie politische Bedeutung des Kanals enthält.

Der Gedanke, die Nordsee mit der Ostsee schiffbar zu verbinden, ist bereits im Mittelalter mehrfach erwogen und in geringen Abmessungen sogar zur Ausführung gebracht. So besteht noch heute der 1391—98 erbaute Stecknitz-Kanal, während der 1525 vollendete Alster-Travekanal im Jahre 1550 wieder zerstört und seitdem nicht erneuert wurde. Diese Anlagen waren indess nicht für Seeschiffe geeignet, und erst Prinz Friedrich von Dänemark gelang es, seinen Lieblingsplan zur Ausführung zu bringen und mit dem 1777—1785 errichteten Eiderkanal die erste grössere Verbindung der beiden Meere zu schaffen. Da es jedoch nicht in der Absicht Dänemarks liegen konnte, der einzigen, von ihm beherrschten Zufahrtsstrasse zur Ostsee durch den Sund oder die Belte eine neue, für grössere Kriegsschiffe benutzbare hinzuzufügen, so wurden die Masse des Eiderkanals so sehr beschränkt, dass sie schon anfangs dem Bedürfnisse des Verkehrs nicht ganz genügten und jetzt vollends die an eine Verbindung zweier Meere zu stellenden Anforderungen nicht mehr erfüllen können. Die Schleusen haben beiläufig eine nutzbare Länge von 32 m bei 7,9 m Breite, und die Wassertiefe im Kanal beträgt nur 3,2 m. Die Nothwendigkeit der Verbesserung hatte sich als immer dringender erwiesen, namentlich um die Deutsche und besonders Preussische Küstenschifffahrt zu unterstützen und den Ostseehandel in höherem Grade als bisher der Deutschen Vermittelung zuzuwenden, wie es den bedeutenden, dabei vertretenen vaterländischen Interessen naturgemäss entsprechen würde. Jetzt herrscht leider England noch in vorwiegendem Masse selbst in den Deutschen Ostseehäfen.

Bevor indessen die Vorarbeiten zur Vergrösserung des bestehenden Eiderkanals zum Abschluss gebracht wurden, kam die Frage einer ganz neuen, für die grössten Kriegs- und Handelsschiffe geeigneten Verbindung der Nord- und Ostsee wieder in Fluss. Bekanntlich war im Jahre 1865 der Preussische Geheime Ober - Baurath Lentze beauftragt worden, einen bezüglichen Entwurf auszuarbeiten. Er entledigte sich dieser Aufgabe in der eingehendsten Weise und schlug, dem Vorgange Christensen's vom Jahre 1848 folgend, die Linie St. Margarethen-Eckernförde vor. Da jedoch mittlerweile die Absicht, Kiel zum Marinehafen zu machen, in den Vordergrund trat, so bearbeitete Lentze im folgenden Jahre noch eine Abänderung oder einen Zusatz seines ersten Entwurfs, wodurch der Anschluss an Kiel ermöglicht wurde. Diese Vorarbeiten Lentze's benutzte mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten der Hamburger Rheder H. Dahlström um den von ihm längst gehegten und verfochtenen Gedanken, den Nord - Ostseekanal trotz aller Hindernisse zu Stande zu bringen, in die feste Form eines neuen Entwurfs zu kleiden

*) „Centralblatt der Bauverwaltung", 1886, No. 24 A, Berlin. Ernst & Korn. Die betr. Nummer wird auch einzeln abgegeben.

Unterstützt wurde er darin durch den jetzigen Wasserbauinspektor B o d e n, der die technische Ausarbeitung übernahm und die Lentze'sche Vorlage in mehrfacher und zweckentsprechender Weise umänderte und ergänzte.*) Dahlström hatte ursprünglich die Absicht, Privatkapital für die Ausführung zu gewinnen, indem er auf einen der militärischen Bedeutung entsprechenden Reichszuschuss hoffte. Um eine technische Prüfung eintreten zu lassen, reichte er seinen Entwurf dem Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten ein und, als mittlerweile in den leitenden Kreisen die Anschauung zur Geltung gelangte, dass das grosse Unternehmen nur von Staats- und zwar von Reichswegen ausgeführt werden dürfte, stellte er seine gesammten Vorarbeiten für die weiteren gesetzgeberischen Schritte vollends zur Verfügung. Dieses selbstlose Vorgehen verdient alle Anerkennung. Der Dahlström-Boden'sche Entwurf wurde nunmehr durch den Geheimen Ober-Baurath B a e n s c h und verschiedene dazu berufene Kommissionen umgearbeitet und namentlich einer Anzahl Forderungen rücksichtlich der Kriegsmarine entsprochen. Durch die vorgenommenen, zum Theil unabweisbaren Aenderungen erhöhte sich die Baukostensumme auf 156 000 000 ℳ, welche sich auf folgende Titel vertheilt:

Titel I.	Grunderwerb und Nutzungsentschädigungen	9 900 000 ℳ
„ II.	Erd- und Baggerarbeiten	70 900 000 „
„ III.	Befestigung der Ufer und Böschungen und Bezeichnung des Fahrwassers in den Seen	7 200 000 „
„ IV.	Hafen- und Kaianlagen, Schleusen, Siele und dergleichen	36 250 000 „
„ V.	Brücken und Fähren	6 700 000 „
„ Va.	Militaria	1 000 000 „
„ VI.	Gebäude	1 300 000 „
„ VII.	Betriebseinrichtungen und Maschinenanlagen	2 250 000 „
„ VIII.	Insgemein	20 500 000 „
	Gesammtsumme	156 000 000 ℳ

Die Unterhaltungs- und Betriebskosten sind auf 1 800 000 ℳ jährlich, die Erneuerungsrente für vergängliche Bautheile auf 100 000 ℳ veranschlagt.

Die Regierungsvorlage hatte eine lange Reihe parlamentarischer Verhandlungen durchzumachen, da nicht nur das Reich betheiligt ist, sondern auch Preussen — wegen der unmittelbaren Vortheile und wegen des Fortfalls der Nothwendigkeit, den Eiderkanal umzubauen — einen Beitrag von 50 000 000 ℳ à fonds perdu leisten wird. Während der gesammten Berathungen hat es indessen angenehm berührt, mit welcher Einmüthigkeit und Vaterlandsliebe eine Vorlage behandelt wurde, deren Erfüllung stets ein Lieblingswunsch des gesammten Deutschen Volkes vom Fels zum Meer gewesen ist. Es gibt doch noch Dinge, bei welchen aller Parteihader schweigt und bei denen nur das Wohl des einigen Deutschen Vaterlandes fest im Auge behalten wird. Mit an Einstimmigkeit grenzender Mehrheit erhob sich der Reichstag, um der geforderten Ausgabe von 106 Millionen zuzustimmen, und in voller Einmüthigkeit bewilligten das Preussische Abgeordneten- und Herrenhaus den beträchtlichen Zuschuss von 50 000 000 ℳ, dabei auf jeden etwaigen Zinsgenuss verzichtend. Wahrlich, Preussen ist als Vormacht des Deutschen Reiches mit gutem und glänzendem Beispiel vorangegangen, und können wir nur die Hoffnung aussprechen, dass die mittelbar zu erwartenden Vortheile die gemachte Aufwendung reichlich aufwiegen mögen.

Ueber die Richtung des Kanals und die bauliche Einrichtung wollen wir uns beschränken nur das Nothwendigste zu sagen, um für die Besprechung der wirthschaftlichen Bedeutung einigen Raum zu gewinnen. Der westliche Endpunkt des Kanals liegt 3 km oberhalb Brunsbüttel an der Elbe. Nur die Mündung des letzteren Flusses mit seinem mächtigen Ebbe- und Fluthstrom, der eine stets tiefe und unveränderliche Einfahrt sicherstellt, konnte für den westlichen Ausgangspunkt in Betracht kommen, so sehr auch weiter nördlich gelegene Linien eine Verminderung der Erdarbeiten erwarten liessen. An der Ostsee musste der bedeutende Marinehafen Kiel als Mündung festgehalten werden, und zwischen diesen beiden Punkten ist die Richtung gewählt worden, welche für einen in mittlerer Meeresspiegelhöhe durchzuführenden, nur mit Endschleusen gegen den oft wechselnden Aussenwasserstand zu versehenden Kanal die geringsten Kosten bedingte. Die Linie geht von Brunsbüttel aus zunächst durch die Kudenseeniederung, schneidet bei Burg in den bis 25 m über N. N. hohen Rücken, der bei Grünthal die Wasserscheide zwischen der Elbe und Eider bildet und verfolgt darauf das Gieselauthal, um bei Wittenbergen die Eider zu erreichen. Bis Rendsburg wird nun die Unter-, von da bis Steinrade die Obereider und endlich bis Kiel — immer mit den nothwendigen Begradigungen und Durchstichen — der Eiderkanal verfolgt, dessen Schleusen sämmtlich in Fortfall kommen. Westlich von Kiel wird die Hauptwasserscheide zwischen Nord- und Ostsee in der Höhe von 24 m über N. N. durchbrochen. Die ganze Länge der Linie beträgt 98,7 km.

Wie bereits angedeutet, wird der Nord-Ostseekanal nur an den Enden mit grossartigen Schleusengruppen abgeschlossen: gegen die Elbe wegen des täglich mehrmals wechselnden Fluth- und Ebbestandes, gegen die Ostsee wegen der zeitweise bis 3 m über Mittelwasser ansteigenden Sturmfluthen, deren Eintritt nicht nur den Kanal, sondern auch die westlichen, tiefgelegenen Ländereien gefährden könnte. Der gewöhnliche Spiegel des Kanals soll auf Mittelwasser der Ostsee oder — 0,23 m N. N. gehalten werden. Die Entwässerung findet nach der Elbe zur Ebbezeit statt, und ist dem sich dann herausbildenden Gefälle durch eine allmähliche Senkung der Sohle nach Westen zu Rechnung getragen. Aehnliches ist auch nach der östlichen Mündung hin in geringerem Masse vorgesehen, da beabsichtigt wird, die Thore der Ostseeschleusen zeitweise offen stehen zu lassen und damit der Schifffahrt den Aufenthalt der Durchschleusung zu ersparen. Die Möglichkeit hierzu dürfte während eines grossen Theiles des Jahres geboten werden, da die Ostsee in durchschnittlich 330 Tagen zwischen 0,5 m über und 0,5 m unter dem mittleren Stande schwankt. — Der Querschnitt des Kanals ist mit 26 m Sohlen-, 60 m Spiegelbreite und 8,5 m Tiefe beabsichtigt; zweifüssige Böschungen, in der Höhe des Wasserwechsels mit Pflaster gesichert, begrenzen ihn. Der wasserhaltende Querschnitt beträgt 366 qm, was bei den grössten, in der Ostseefahrt verkehrenden Handelsschiffen von 61 qm eingetauchtem Querschnitt ein Verhältniss:

$$\frac{\text{eingetauchter Schiffsquerschnitt}}{\text{wasserhaltender Kanalquerschnitt}} = 1 : 6$$

ergibt, wodurch genügende Steuerfähigkeit gewährleistet, die in Aussicht genommene höchste Fahrgeschwindigkeit von 10 km (5,3 Knoten oder Seemeilen) in der Stunde sichergestellt und ein Kreuzen sich begegnender Schiffe oder Schiffszüge überall zulässig wird. Der Suezkanal hat zur Zeit noch geringere Abmessungen bei durchschnittlich weit grösseren Fahrzeugen, welche nunmehr allerdings eine Erweiterung der ursprünglichen Anlage nothwendig gemacht haben. Die Tiefe von 8,5 m, welche später auf 9 m ohne Aenderung der Bauwerke erhöht werden kann, gestattet selbst den grössten Kriegsschiffen, den Nord-Ostseekanal zu durchfahren. Die vorkommenden Krümmungen haben nur selten den kleinsten Halbmesser von 1 000 m, meist einen solchen von 2—3 000 m erhalten. Die 4 den Kanal kreuzenden Eisenbahnen und 2 Chausseen werden mit Drehbrücken, die übrigen 3 Chausseen mit Dampf- und eine grosse Anzahl Landwege mit Handfähren überführt. — Zu erwähnen ist noch, dass bei Wittenbergen, wo die Eider erreicht und der untere Lauf derselben gegen den Kanal mit einem Damm abgesperrt wird, eine kleinere Schleuse beabsichtigt

*) Erläuterungsberichte zu den generellen Vorarbeiten für den Bau des Nord-Ostseekanals. Herausgegeben von H. Dahlström. Hamburg 1881. Friedrichsen & Co.

ist, so dass eigentlich 3 Kanalmündungen, 2 westliche und 1 östliche vorhanden sind. Schiffe, welche zwischen 4 und 5 m tief gehen, können später die Eider anlaufen, diese bis Wittenbergen hinaufsegeln und dann in den Kanal eintreten; auf diese Weise würde die Elbmündung von einem allzu grossen Andrange von Schiffen entlastet werden können.

(Schluss folgt.)

Einführung einer Statistik der Radreifenbrüche.

Aus den Kreisen der Vereins-Verwaltungen ist die Anregung gegeben worden, im Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen — nach dem Vorgange der seit einer längeren Reihe von Jahren bestehenden Statistik über Achsbrüche (vergleiche die alljährlichen Veröffentlichungen hierüber in dieser Zeitung), — auch Aufschreibungen über die **Radreifenbrüche** zu machen. Zur Begründung wurde hierbei auf die Thatsache verwiesen, dass die Preussischen Staatsbahnen bereits unter einander die Beobachtungen über Radreifenbefestigungen periodisch austauschen, und dass dieselben auch an sämmtliche übrigen Vereins-Verwaltungen das Ersuchen gerichtet haben, ihnen über die an Wagen der Staatsbahn-Verwaltung entdeckten Radreifenbrüche alsbald Mittheilung zugehen lassen zu wollen. Eine entsprechende Einrichtung bestehe ausserdem bei einigen anderen Vereins-Verwaltungen, indem dieselben unter einander Rapporte über jeden auf ihren Strecken vorkommenden Radreifenbruch an fremden Wagen austauschen. Da nun der Gegenstand ein allgemeines Interesse verdiene und die von einzelnen Vereins-Verwaltungen vereinbarte gegenseitige bezügliche Meldung für sämmtliche übrigen Verwaltungen offenbar nur dann Werth habe, wenn diese Frage zu einer Vereins-Angelegenheit gemacht werde, so empfehle es sich, für diese Meldungen ein einheitliches Formular festzusetzen, aus welchem zweckmässig nicht nur die Art der Radreifenbefestigung, sondern auch alles Wissenswerthe über Material, Herkunft und Dauer u. s. w. der Radreifen ersehen werden könne. —

Die zur Vorbereitung der Berathungsgegenstände für die am 26. August d. J. in Stuttgart stattfindende Generalversammlung des Vereins bestimmte Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten hat sich in mehreren Sitzungen mit dem (von einer Subkommission vorberathenen) Antrage beschäftigt. Hierbei wurde zunächst von einzelnen Seiten bezweifelt, ob von einer Statistik der Radreifenbrüche überhaupt der gehoffte Nutzen zu erwarten sei. Die Berechtigung dieser Zweifel wurde u. a. damit begründet, dass bei dem Bruche der Radreifen häufig Zufälligkeiten mitwirken, deren Einfluss ausserordentlich schwierig festzustellen sei. Es wurde daher empfohlen, zunächst zu ermitteln, welcher Nutzen aus einer solchen Statistik zu gewinnen sei und alsdann zu erörtern, wie die Aufschreibungen zu gestalten seien, um den gewünschten Zweck zu erreichen. Die Subkommission wurde demgemäss ersucht, die bezüglichen Berathungen unter Berücksichtigung der im Verlaufe früherer Besprechungen des Gegenstandes geltend gemachten Gesichtspunkte wieder aufzunehmen, und gleichzeitig ermächtigt, bei der Entwerfung der Formulare erforderlichenfalls von den Grundlagen, welche für die bezüglichen, dem Reichs-Eisenbahn-Amte einzureichenden Aufschreibungen massgebend sind, abzuweichen.

Die Verhandlungen der Subkommission haben das Ergebniss gehabt, dass die Frage des Nutzens einer Radreifenstatistik unbedingt zu bejahen und derselben ein bedeutender Werth beizumessen sei. Der Zweck der Statistik sei, durch fortgesetzte Beobachtungen und Vergleiche der Ursachen und begleitenden Umstände der Radreifenbrüche und zwar sowohl bei eigenen und fremden Radreifen auf eigener Bahn, als auch bei eigenen Radreifen auf fremder Bahn, die Zahl und die Folgen der Radreifenbrüche thunlichst zu verringern. Hierzu erscheine es erforderlich, die begleitenden Umstände und Erscheinungen für ein möglichst grosses Verkehrsgebiet nach bestimmten Gesichtspunkten in tabellarischer Form zu sammeln. Die Aufschreibungen sollen Aufschluss geben über den Zusammenhang der Radreifenbrüche

a) mit dem Ursprunge, der Herstellung und Beschaffenheit des Materials;
b) mit der Befestigung und dem üblichen Schrumpfmasse;
c) mit der Konstruktion des Vollrades oder Radsternes;
d) mit der Stärke der Radreifen;
e) mit der Temperatur und dem Temperaturwechsel in den verschiedenen Jahreszeiten und
f) mit der Geschwindigkeit und der Belastung.

Die von der Subkommission zur Annahme empfohlenen Formulare sind ferner so gestaltet, dass nach Ausfüllung derselben ersehen werden kann:

1. wie viele Brüche bereits alte Anbrüche besassen und
2. in wie vielen Fällen Brüche und Anbrüche rechtzeitig entdeckt worden sind.

Es werden hieraus somit Schlüsse über den Werth einer sorgfältigen Revision gezogen werden können.

Die ursprünglich in Aussicht genommenen Angaben über die Konstruktion und den Zustand des Oberbaues an der Stelle, wo der Bruch erfolgt ist, wurden fallen gelassen, nachdem aus der im Reichs-Eisenbahnamte bearbeiteten Statistik der Radreifenbrüche für 1885 festgestellt war, dass von insgesammt 4 072 Brüchen etwa 93 pCt. bei der Revision auf den Stationen und in den Werkstätten entdeckt worden sind, dass also nur für 7 pCt. aller Brüche der Ort der Entstehung hat ermittelt werden können.

Im übrigen ist es als wünschenswerth bezeichnet, nach einigen Jahren auf Grund der gemachten Erfahrungen zu prüfen, welche Spalten der in Vorschlag gebrachten Tabellen etwa fortfallen können, bezw. in welcher Hinsicht die Formulare zweckmässig noch zu ergänzen sein möchten.

Das Plenum der Kommission hat beschlossen, der Generalversammlung zu empfehlen, dass

die Führung einer Statistik der Radreifenbrüche im Vereine unter Zugrundelegung der vereinbarten Tabellen-Formulare*)

beschlossen werde. Ueber das Ergebniss der Berathungen der Generalversammlung werden wir demnächst berichten. —ch.

Zur Sicherheit des Eisenbahnbetriebes.

Die unter der vorstehenden Ueberschrift in No. 49 d. Ztg. angeregten und weiterhin auch in No. 55 d. Ztg. erörterten Fragen haben Herrn Regierungs- und Baurath E. Rüppell in Köln zu einer in dem „Centralblatt der Bauverwaltung" veröffentlichten Besprechung Veranlassung gegeben, welche wir mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Sache und auf die Zusammengehörigkeit mit dem Vorgange unverkürzt zur Kenntniss unseres Leserkreises bringen. Herr Rüppell schreibt:

„Die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bringt in Nr. 49 einen Aufsatz, in welchem der Wunsch nach einem Mittel ausgesprochen wird, welches dem Stationsvorsteher sichere und schnelle Aufklärung darüber verschafft:

1. ob der in der Station einlaufende (oder eingelaufene) Zug vollständig angekommen sei und nicht etwa unterwegs eine Zugtrennung stattgefunden habe;
2. ob die Spitze bezw. das Ende desselben das vorgeschriebene Profil an den in Frage kommenden Endweichen frei gelassen habe.

Diesem Wunsche sowie der Ansicht, auf welche derselbe gegründet ist, dass jene schnelle Aufklärung für die pünktliche Ausführung, ja für die Sicherheit des Betriebs eine wesentliche Bedeutung habe, treten wir vollständig bei. Den heutigen Anforderungen an die Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes gegenüber möchten wir es sogar für eine Nothwendigkeit erklären, dass der betreffende Beamte in jedem Fall und in jedem Augenblick in der Lage sein muss, sich diese Kenntniss ohne Zeitverlust zu verschaffen.

Das in neuerer Zeit mehrfach angewendete Verfahren, bei welchem ein Beamter des einfahrenden Zuges (der Schlussbremser) mit den Armen oder der Signalflagge bezw. der Handlaterne nach dem Perron hin ein festgesetzes Zeichen gibt, genügt um deswillen nicht, weil dieses Zeichen nur kurze Zeit und vorübergehend gegeben wird, sodass der Stationsbeamte, möglicherweise unter Hintansetzung anderweiter Obliegenheiten, seine Aufmerksamkeit gespannt auf den einfahrenden Zug zu richten gezwungen ist, um das Zeichen nicht zu übersehen und es beim Erscheinen sofort zu erkennen. Ausser diesem Mangel haftet dem Verfahren auch die Gefahr an, dass bei grösserer Entfernung des Perrons vom Ende der Station der genannte Beamte das Zeichen missverstehen kann, und dass bei einer etwa erforderlichen Zwischenübertragung desselben Versehen und Irrthümer möglich sind.

Es muss u. E. für jene Benachrichtigung vielmehr ein festes, dauerndes Signal geschaffen werden, zu dessen Abgabe, wie der Verfasser des beregten Aufsatzes ebenfalls zutreffend bemerkt, der End- bezw. Central-Weichensteller am besten in der Lage ist.

Dass ein derartiges Signal bisher nicht eingeführt ist, dürfte ausser in der Rücksicht auf die dadurch herbeigeführten Kosten auch darin seinen Grund haben, dass eine Vermehrung der Signale an sich Nachtheile hat und das Abgeben und Empfangen eines Signals bei jedem einfahrenden Zuge die betreffenden Beamten in unerwünschter Weise belastet.

*) Diese Formulare gelangen durch den für die Generalversammlung zu erstattenden Kommissionsbericht zur Kenntniss aller Vereins-Verwaltungen.

Ein Mittel zur Herstellung eines solchen dauernden Zeichens überall da, wo der Stationsbeamte vom Perron aus oder in seinem Dienstzimmer sich über die vorhandene Stellung der Signale am Abschlusstelegraphen zu jeder Zeit unterrichten kann, und zwar ein Mittel, das weder Kosten noch besondere Mühewaltung verlangt, würde u. E. in dem Erlass einer Verordnung zu finden sein, welche vorschreibt:

1. dass der Endweichensteller das Einfahrtsignal am Abschlusstelegraphen erst auf „Halt“ zurückstellen darf, wenn er sich überzeugt hat, dass der eingelaufene Zug das vorschriftsmässige Schlusssignal trägt, und dass das vorgeschriebene Profil der in Frage kommenden Endweichen frei ist;
2. dass der Stationsbamte den eingefahrenen Zug nicht zurückmelden, also die Strecke nicht frei geben darf, so lange an dem Telegraphen noch das Einfahrtsignal steht.

Wir meinen, dass dieses Mittel ebenso gefahrlos wie einfach sei; denn das etwa verlängerte Belassen des Einfahrtsignals kann an sich kaum ein Bedenken erregen, weil vor der Freigabe der betr. Strecke ein fernerer Zug nicht kommen kann. Aber auch ein Zeitverlust wird dadurch nicht herbeigeführt. Da der Endweichensteller ohnehin allgemein die Verpflichtung hat, das Haltsignal ohne besonderen Auftrag und unverzüglich wiederherzustellen, sobald der Zug eingefahren ist, so ist er bei Beachtung der unter 1 bezeichneten Vorschrift verpflichtet und in der Lage, das Haltsignal genau in demselben Augenblick herzustellen, in welchem der Schlussbremser das Zeichen mit Flagge oder Laterne geben müsste und könnte. Es würde dadurch also keine Zeit verloren, unter Umständen würde im Gegentheil Zeit gewonnen werden. Die einzige Ausnahme davon wäre beim Vorhandensein von verriegelten Weichen denkbar, indem dann eine Verzögerung für die aus anderer Richtung einfahrenden oder dahin ausfahrenden Züge dadurch herbeigeführt werden könnte, dass es während des Stehenbleibens des Einfahrtsignals nicht möglich wäre, Fahrsignale für diese anderen Züge zu geben. Diesem Umstande kann indessen keine massgebende Bedeutung beigelegt werden.

Für den Stationsbeamten würde auf der anderen Seite die Annahme unseres Vorschlages eine wesentliche Erleichterung herbeiführen. Er würde dann nur darauf zu achten haben, ob das Haltsignal hergestellt ist, ohne wie jetzt genöthigt zu sein, seine Aufmerksamkeit dauernd auf das vom Bremser zu gebende Zeichen zu richten. Denn nicht die Bewegung des Signalflügels — wie jetzt diejenige der Arme u. s. w. des Schlussbremsers — ist das entscheidende Zeichen, sondern das hergestellte und bleibende Haltsignal.

Ein dauerndes Beobachten des Abschlusstelegraphen bis zur Herstellung des Haltsignals würde nur in den Fällen erfordert werden oder doch angemessen sein, wenn ein fernerer nachfolgender Zug auf der Vorstation auf die Nachricht von der Ankunft des Zuges wartet, sodass die möglichst beschleunigte Rückmeldung desselben von Wichtigkeit ist.

Sollte die Herstellung des Haltsignals nach erfolgter Einfahrt sich einmal ungewöhnlich verzögern, so würde das für den Stationsbeamten ein Zeichen sein, dass entweder eine Zugtrennung stattgefunden hat oder dass an dem Ende der Station etwas Absonderliches vorgekommen ist; er würde dann sofort entsprechende Massnahmen zu treffen haben. Der Wiederherstellung des Haltsignals auf seinen ausdrücklichen Befehl würde in solchem Falle nichts entgegenstehen.

Der hiergegen etwa zu erhebende Einwand, dass der Stationsbeamte bei der vorgeschlagenen Anordnung nicht eine unmittelbare sofortige Anzeige von der erfolgten Zugtrennung erhalte, auf eine solche vielmehr nur aus dem Ausbleiben des Haltsignals schliessen könne, und dass durch das Zuwarten auf das Erscheinen des letzteren Zeit für die nöthigen Anordnungen verloren gehe, würde u. E. durch die Hinweisung entkräftet werden, dass einmal ein solcher Fall nur überaus selten eintritt, sodass die Herstellung einer besonderen elektrischen Verbindung ganz unverhältnissmässige, kaum zu rechtfertigende Kosten verursachen würde; dann aber, dass beim Eintritt derselben einer sofortigen Benachrichtigung des Stationsbeamten durch Boten oder besondere Signale (andauerndes Schwenken der rothen Flagge oder Laterne, bis das Zeichen vom Perron aus erwidert wird) nichts im Wege stehen, eine solche vielmehr vorzuschreiben sein würde.

Wenn wir als Vorbedingung für unseren Vorschlag vorausgesetzt haben, dass der Vorsteher sich in jedem Augenblick — sei es vom Perron aus oder in seinem Dienstzimmer — von der Stellung des Signals am Abschlusstelegraphen überzeugen kann, so ist uns nicht unbekannt, dass dieser Bedingung heute noch nicht überall genügt ist; es sind noch Stationen vorhanden, auf denen der dienstthuende Beamte unter ungünstigen Umständen weder das Signal selbst erkennen, noch auf andere Weise sich unmittelbar und ohne Zeitverlust von der Stellung desselben Kenntniss verschaffen kann. Die Abstellung solcher Mängel aber darf als wichtiger und dringlicher bezeichnet werden, als selbst die Erledigung der eingangs angeführten Fragen. Denn mit der Stellung der Einfahrtsignale hat der Stationsbeamte fast in jedem Augenblick zu rechnen; die stete Kenntniss bezw. sichere Erkennung derselben ist für alle seine Anordnungen von grundlegender Bedeutung. Es darf also, wie wir schon oben ausgesprochen haben, bei dem heutigen Stande des Eisenbahnbetriebes als unumgänglich nöthig bezeichnet werden, dass in allen Fällen, wo auch nur möglicher Weise durch Witterungsverhältnisse die deutliche Erkennung der Signale vom Perron aus in Frage gestellt werden kann, mechanische oder elektrische Vorrichtungen (Nachahmungssignale, elektrische Flügelkontakt-Rücksignale u. s. w.) zur Anwendung kommen, mittelst deren der Vorsteher vom Perron oder vom Dienstzimmer aus sich jederzeit sichere Kenntniss von der jeweiligen Stellung des Signals verschaffen kann.

Ist diese Bedingung erfüllt, so unterliegt es bei der Annahme unseres Vorschlages keinem Bedenken, der Herstellung des Haltsignals nach Einfahrt des Zuges zugleich die Bedeutung unterzulegen: „Der Zug ist vollständig eingelaufen,“ und jedes besondere Signal dafür ist entbehrlich.

Durch die vorgeschlagene Anordnung würde ferner die Verantwortlichkeit dafür, dass der Zug vollständig eingelaufen, dem das Einfahrtsignal gebenden Beamten auferlegt. Bis jetzt trägt dieselbe der Vorsteher, während nicht zu leugnen ist, dass derselbe in vielen Fällen ausser Stande ist, sich diese Kenntniss zu verschaffen, wenn nicht auf die Regelmässigkeit des Fahrdienstes verzichtet werden soll. Es würde daher neben einer Entlastung des Vorstehers, welche naturgemäss eine Erhöhung der Betriebssicherheit mit sich bringt, zugleich einer Forderung der Gerechtigkeit Genüge geleistet.

Die Zahl der Stationen, auf denen die Endweichen und Einfahrtsignale vom Perron aus bedient werden, ist verhältnissmässig gering. Es kann dies nur bei sehr einfachen Verhältnissen bewerkstelligt werden; zugleich ist dann die Entfernung des Stationsendes von dem die Weichen und Signale bedienenden Beamten in der Regel auch so unbedeutend, dass dieser, sowie auch der Vorsteher selbst zu erkennen vermag, ob der eingelaufene Zug das Schlusssignal trägt und ob er die Endweichen freigelassen hat. Diese Stationen werden daher besonderer Meldevorrichtungen nicht bedürfen.

Für diejenigen Stationen endlich, auf welchen verriegelte Endweichen (Centralapparate) vorhanden sind, würde noch zu beachten und vorzuschreiben sein, dass die Herstellung des Haltsignals nicht erfolgen darf, ehe der Zug nicht sämmtliche durch das Fahrsignal verriegelten Weichen durchfahren hat.“

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion ist von der im Bau begriffenen, der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg gehörigen Bahnstrecke Praust-Carthaus die dem Betriebsamte zu Danzig unterstellte, 29,5 km lange Theilstrecke Praust-Zuckau vom Tage der am 1. August d. J. erfolgenden Betriebseröffnung ab als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Hauptverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete. Die geschäftsführende Direktion hat zu demselben den II. Nachtrag ausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3396 vom 26. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Betheiligung der Great Eastern Railway an der Ausgabe kombinirbarer Rundreisebillete (abgesandt am 29. d. Mts.).

No. 3343 vom 23. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Herbeiführung eines einheitlichen Verfahrens bei der Zählung der sogenannten halben Billete für die Statistik des Verkehrs auf kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 29. d. Mts.).

No. 3480 vom 25. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den Kommissionsberichten zu den No. VII und XII der Tagesordnung der diesjährigen Generalversammlung des Vereins (abgesandt am 28. d. Mts.).

No. 3486 vom 25. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem II. Nachtrage zum Hauptverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 29. d. Mts.).

No. 3504 vom 25. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 27. d. Mts.).

No. 3550 vom 27. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln gegen die Einschleppung der Reblaus (abgesandt am 29. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Verunglückung von Bahnbediensteten bei der Fahrkartenrevision.

Zur Berathung von wirksamen Massregeln behufs Verhütung derartiger Verunglückungen wurden mehrere Bahnverwaltungen, bei welchen sich solche Unfälle ereignet haben, vom K. K. Handelsministerium aufgefordert, an einer demnächst von der K. K. Generalinspektion anzuberaumenden Konferenz theilzunehmen. Der Erlass stützt sich auf die bezüglichen Ergebnisse der Unfallsstatistik seit dem Jahre 1881 und ist von dem Geiste edelster Humanität durchweht. — Ohne dem Resultate dieser Berathungen vorgreifen zu wollen, glauben wir doch, dass der gewünschte Schutz der persönlichen Sicherheit des Fahrpersonals nur dann zu ermöglichen wäre, wenn die Fahrkartenrevision während der Fahrt nie vom Laufbrette aus, sondern nur in den Interkommunikationswagen und hinsichtlich der Koupeewagen nur beim Einsteigen der Reisenden oder vor der Abfahrt des Zuges stattfinden würde. Selbstverständlich dürfte dadurch der fahrplanmässige Aufenthalt desselben nicht verlängert werden. Auf denjenigen Stationen übrigens, auf welchen die Billetkontrole vor dem Eintritt in die Personenhalle bewirkt wird, könnte die nochmalige Revision der Reisenden durch das Fahrpersonal wohl ganz unterbleiben. Hierbei ist allerdings vorausgesetzt, dass die von einigen Bahnen neuerdings zur Bequemlichkeit und Begünstigung der Begleiter von Reisenden verfügte Aufhebung der sogenannten Perronkarten wieder ausser Wirksamkeit tritt, da es anderenfalls möglich ist, dass auch solche Personen in den Bahnhof gelangen, welche dort nichts zu suchen haben und daher die Kontrole erschweren würden. Uebrigens ist die Erhebung der kleinen Gebühr für Perronkarten um so weniger unbillig, als dieselbe ohnehin von den Bahnanstalten zu wohlthätigen Zwecken für ihre Bediensteten verwendet wird. Hiermit im Zusammenhange steht noch die Wiedereinführung der Anordnung, dass die benutzten Fahrkarten den Reisenden bei ihrem Eintreffen an dem Ziele, selbstverständlich mit möglichst geringer Belästigung derselben, abgenommen werden. Das Belassen der Fahrkarten in den Händen der Reisenden kann zu Missbräuchen führen, da die Kontrole sich unter Umständen, insbesondere bei trübem Wetter, nicht mit der erforderlichen Genauigkeit darauf erstrecken kann, ob Karten bereits benutzt waren.

Vervollkommnung der Lokomotiven.

Unter der Rubrik „Naturwissenschaftliche Rundschau“ der „Deutschen Zeitung“ (wahrscheinlich dem „Journal des Debats“ entnommen) findet sich folgende Notiz:

Die Lokomotiven sind seit 20 Jahren sehr vervollkommnet worden; es scheint indess, dass sie noch neuer wirklicher Verbesserungen fähig sind. Man hat auf den Französischen Staatseisenbahnen Versuche vorgenommen, welche hoffen lassen, dass man dahin gelangen wird, die Abnutzung der Maschinen sehr zu vermindern und die Zugkosten beträchtlich zu verringern. Dies stellt wenigstens ein interessanter Bericht des Französischen Chefingenieurs der Brücken und Strassen, Ricour, in Aussicht.

Die Schieber, welche die Vertheilung des Dampfes vom Kessel in die Betriebscylinder vermitteln, bewirken, indem sie ihren Ort verändern, die Absperrung oder den Zutritt des Dampfes in den erforderlichen Zeitmomenten. Wenn man nun an Stelle der platten Schieberventile cylindrische verwendet, so erzielt man damit einen merklichen Fortschritt, wie Versuche dargethan haben. Die Feststellungen in dem Depot von Saings zeigen, dass vom 1. Januar bis 31. Dezember 1882, als noch alle Maschinen flache Schieberventile hatten, das Brennmaterial, welches für 1 000 tkm verwendet wurde, 75 kg betrug; dagegen war vom 1. Januar bis 31. Dezember 1884, als von 40 Lokomotiven 30 cylindrische Schieber hatten, das Gewicht des für 1 000 tkm gebrauchten Brennmaterials auf 66 kg gefallen. Es ergibt sich daraus eine Vermehrung des Nutzeffekts um 13,4 pCt. Obenein ist die Abnutzung eine weit geringere und der ganze Mechanismus hat längere Dauer. —

Die hier besprochenen neuen Versuche mit anders konstruirten Schieberventilen bei Lokomotiven und die hierdurch erzielten Ersparnisse an Brennmaterialien sind weder neu, noch eine rein Französische Erfindung. In Oesterreich-Ungarn wurden wenigstens 10 solcher oder ähnlicher Konstruktionen erfunden, um den angestrebten Zweck zu erreichen; namentlich die Oesterreichisch-Ungarische Staats-Eisenbahngesellschaft und die Südbahn haben in dieser Richtung mehrfache Versuche vergeblich vorgenommen.

Frachtbegünstigungen für die Getreideausfuhr.

Zur Erzielung eines gleichförmigen Vorgehens rücksichtlich solcher Begünstigungen wurde in einer in Budapest seitens der betheiligten Bahnverwaltungen abgehaltenen Konferenz beschlossen, im Norddeutschen Verkehr vom 1. August bis Ende September d. J. die Tarife für Getreide um 30 ₰ zu ermässigen. Der für Süddeutschland und die Schweiz beantragte Tarifnachlass von 10 ₰ wurde fallen gelassen, weil hierüber eine Einigung nicht zu erzielen war. Die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn, von welcher die Anregung für diese Tarifermässigung ausgegangen ist, hat in ihrer bezüglichen Eingabe an das Kommunikationsministerium geltend gemacht, dass es im Interesse der heimischen landwirthschaftlichen Produktion angemessen wäre, mit allen am Verkehr mit Süddeutschland, Norddeutschland und dem Nordwesten betheiligten Bahnen in Verbindung zu treten und in den wichtigsten Relationen dieser Routen, in nördlicher und nordwestlicher Richtung, die erwähnte Herabsetzung der Getreidetarife für die Monate August und September eintreten zu lassen, um auf diese Weise dem Ungarischen Getreide einen günstigeren Absatz nach den auswärtigen Märkten zu eröffnen. Der Tarifnachlass von 30 ₰ pro Metercentner sei gleichwerthig mit einer 10 pCt. Ermässigung der Getreidetarife und entspreche einer Ersparniss von 20 fl. pro Wagenladung, daher einer ausgesprochenen Ausfuhrprämie bis zu dieser Höhe. In der Eingabe, wurde weiter ausgeführt, dass es sich hier keineswegs um eine einseitige Konkurrenzmassregel handle, dass dieselbe vielmehr nur dann einen wirklichen Erfolg verheisse, wenn alle an diesem Verkehr betheiligten Bahnen einheitlich zusammenwirken. (Dies ist auch seitens aller am Norddeutschen Verkehr betheiligten, somit auch der Oesterreichischen Bahnen erfolgt.)

Die Reform der Central-Abrechnungsbüreaus.

Wie vorauszusehen war, bezweckt auch die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, welche ihre Betheiligung an den Büreaus in Wien und Budapest bekanntlich gekündigt hat, nur eine Neuregulirung des Abrechnungsdienstes. Ihre Vorschläge gehen dahin, das in Deutschland eingeführte Rapportirungsverfahren auch im Oesterreichisch-Ungarischen Verkehre anzuwenden, indem die Kontrolen das eigentliche Kontrolgeschäft, das Abrechnungsbüreau dagegen, das reine Abrechnungsgeschäft besorgen sollen, daher die Abrechnungsbüreaus vollständig neutral bleiben müssen. Die Central-Abrechnungsbüreaus sollen so eingerichtet werden, dass es jeder Zeit möglich würde, die Abrechnungsergebnisse zu prüfen. Ob durch diese angestrebten Reformen die Kosten des Abrechnungsverfahrens nicht wesentlich erhöht werden, muss dahingestellt bleiben. Die Bearbeitung bezüglicher Vorschriften, über welche wir seinerzeit berichten werden, ist im Gange.

Der Stand der Bauarbeiten der Oesterreichischen Staatsbahnen Ende Juni 1886

war auf den nachbenannten Linien der folgende: Auf der Linie Stryj-Beskid wurden die Arbeiten mit durchschnittlich 4 246 Arbeitern pro Tag durchgeführt. Auf der Strecke Stryj-Skole sind nunmehr sämmtliche den Unter-, Ober- und Hochbau betreffenden Arbeiten bis auf geringe Ergänzungen fertiggestellt. Ferner sind die Einfriedungen, Entfernungs- und Neigungszeiger durchgehends, die Rampensperren zum grössten Theile aufgestellt. Auf der Strecke Skole-Beskid sind von den Erdarbeiten bisher 796 000 cbm, d. i. 66 pCt. der zu leistenden Gesammtarbeit, ausgeführt. Von den kleinen Brücken sind 66 vollendet, 20 Stück in der Mauerung weit vorgeschritten, während 30 Stück nur theilweise oder gar nicht begonnen sind. Die 9 grossen Brücken sind in der Aufstellung begriffen. Im Beskidtunnel wurde am 20. April d. J. mit dem Sohlenstollen die Landesgrenze erreicht. Der Durchschlag wurde am 29. April d. J. Mittags feierlich vorgenommen, wobei sowohl die Richtung als auch die Höhenlage sich als vollkommen richtig erwiesen. Oesterreichischerseits ist der Firststollen nunmehr bis auf 29,5 m durchgebrochen; die Vollausbrucharbeiten sind auf 550 m vollendet und auf weiteren 100 m in Arbeit; die Mauerungsarbeiten sind auf 470 m fertig und auf 70 m in Arbeit. Der Oberbau ist auf eine Länge von 1 200 m eingerichtet und unterkrampt und auf 3 270 m vorgelegt. Nach diesen Einzelleistungen ergibt sich die bisherige Gesammtleistung auf der Strecke Stry-Skole im Unterbau mit 97, im Oberbau mit 100 und im Hochbau mit 96 pCt., ferner auf der Strecke Skole-Beskid im Unterbau mit 54, im Oberbau mit 11 und im Hochbau mit 29,6 pCt. der zu bewirkenden Arbeiten. — Auf der Linie Herpelje-Triest sind 121 kleine Brücken, 7 Viadukte und 5 Tunnels herzustellen. Die bisherige Gesammtleistung beträgt im Unterbau 40,6, im Oberbau 1,1 und im Hochbau 27,7 pCt. der zu bewirkenden Arbeiten. Der Arbeiterstand betrug durchschnittlich 2 425 Arbeiter pro Tag. — Auf der Linie Siveric-Knin beträgt die bisherige Gesammtleistung im Unterbau 30,3, im Oberbau 1,5 und im Hochbau 24,8 pCt. der zu bewirkenden Arbeiten. — Hier waren durchschnittlich 778 Arbeiter pro Tag beschäftigt. — Böhmisch-Mährische Transversalbahn: Auf der Strecke Iglau-Obercerekve-Neuhaus-Wessely wurden die Bauarbeiten auf 160 Arbeitsstellen mit durchschnittlich 4 138 Arbeitern pro Tag geführt. Von den kleinen Brücken sind 77 nahezu vollendet, bei 55 wurde die Ausführung begonnen. Bei

der Iglawabrücke sind die Fundamente der vier Pfeiler betonirt und bei den zwei zur Ausführung gelangenden Viadukten sämmtliche 20 Pfeiler nahezu bis zur Kämpferhöhe aufgemauert. Von den Hochbauten stehen 7 Empfangsgebäude, 2 Güterschuppen, 2 Verladerampen, 1 Wasserstations-Gebäude, 1 Lokomotivschuppen, 1 Kohlenschuppen und 5 Wächterhäuser in Ausführung. Ferner stehen 7 Wächterhausbrunnen in Abteufung und 4 in Ausmauerung. Die bisherige Gesammtleistung beträgt im Unterbau 24, im Oberbau 1,8 und im Hochbau 6,3 pCt. der zu bewirkenden Arbeiten. Auf der Strecke Janowitz-Neugedein-Taus hat die politische Begehung am 24. Mai d. J. begonnen und wurde am 3. Juni beendet; auf der Strecke Horazdowitz-Schüttenhofen-Klattau hat die politische Begehung am 16. Juni begonnen und wird fortgesetzt.

Ehrenbeleidigung einer Bahnanstalt beziehungsweise ihrer Bediensteten.

Kürzlich sind zwei erstgerichtliche Entscheidungen bekannt geworden, welche strenge Strafen gegen solche Ehrenbeleidigungen verhängen. Die Trambahn Wien - Stammersdorf wurde wegen ihrer leider häufig vorkommenden, glücklicherweise nur geringfügigen Unfälle von einem Reisenden anlässlich eines Wortwechsels eine „Pimperl"-Bahn (Wiener Ausdruck für geringfügig) bezeichnet. Derselbe wurde auf die Klage der genannten Bahn zu einer mehrtägigen Arreststrafe verurtheilt. — In einem zweiten Falle wurde der Bahnbeamte der Personenkasse von einem, mit dem ihm bezeichneten Fahrpreis unzufriedenen Reisenden, mittelst eines, durch das Kassenfenster geführten Stosses getroffen, ohne jedoch verletzt zu werden. Der Attentäter wurde wegen des Verbrechens der öffentlichen Gewaltthätigkeit zu 6 Monaten schweren Kerkers verurtheilt. — Die gegen diese Urtheile eingelegten Berufungen dürften keinen Erfolg haben, weil die Obergerichte in der Regel noch strenger Verletzungen des gesetzlichen Schutzes der Eisenbahnen ahnden.

Einnahmen der Ungarischen Staatsbahnen in der ersten Hälfte dieses Jahres.

Die folgende Zusammenstellung zeigt die Ergebnisse des diesjährigen Verkehrs im Vergleiche mit dem Vorjahre.

	I. Halbj. 1886	I. Halbj. 1885	gegen 1885
Personen	2 619 319	2 741 416	— 122 097
Tonnen	3 509 307	3 272 485	+ 236 822
Einnahmen:			
Im Personenverkehre .	3 405 612	3 627 483	— 221 871
Im Güterverkehre . .	11 678 197	11 258 596	+ 419 601
Gesammteinnahmen . .	15 083 809	14 886 079	+ 197 730

Die Ungarischen Staatsbahnen hatten Ende Mai noch eine Mehreinnahme von ungefähr 500 000 fl. zu verzeichnen, schliessen aber das erste Halbjahr infolge des Ausfalles von 302 000 fl. im Monate Juni nur noch mit einem geringen Vorsprunge. Bemerkenswerth ist die Steigerung des Güterverkehrs, sowohl was die Frachtenmenge, als was die Einnahmen anlangt. Wenn man die Ergebnisse der Ungarischen Privatbahnen, von denen die wichtigsten verminderten Verkehr zeigen, daneben stellt, dann fragt es sich, ob der Zuwachs der Ungarischen Staatsbahnen blos auf örtliche Verhältnisse oder auf die Wirkungen der Konkurrenz zurückzuführen ist. Die Antwort können erst die Geschäftsberichte bringen.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Advokaten und Realitätenbesitzer Dr. Heinrich Lorber in Marburg die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokomotivbahn von Wies über Eibiswald, Arnfels, Leutschach und Gams nach Marburg auf die Dauer von sechs Monaten; dem Reichsrathsabgeordneten K. K. Notar und Bürgermeister in Wels, Dr. Franz Gross, die Bewiligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Aschach an der Donau nach Neufelden auf die Dauer eines Jahres; ferner dem Ingenieur Luè die Vorkonzession zum Bau einer Bahn Trient-Primolano-Venedig auf die Dauer eines Jahres mit der Bestimmung ertheilt, dieselbe nöthigenfalls auch als schmalspurige oder Tramway zu bauen. Herr Luè thut jetzt wieder in Rom Schritte, um nun auch von der Italienischen Regierung die erforderliche Konzession für das Italienische Gebiet zu erhalten.

Vorschriften betreffend den Transport explodirbarer und denselben verwandter Artikel auf den Oesterreichischen Eisenbahnen.

Eine erschöpfende und dabei doch übersichtlich gehaltene Zusammenstellung aller dieser Vorschriften ist vom Ministerialsekretär Dr. Max Freiherr von Buschmann veröffentlicht. Diese Arbeit reiht sich den ähnlichen Sammlungen des geschätzten Verfassers an, welche einem lebhaften Bedürfnisse entsprechen, da die Gesetze, Verordnungen und Erlässe über einzelne Zweige des Bahnbetriebes schwer auffindbar sind und immer den Zweifel zulassen, ob die fragliche Vorschrift noch in Wirksamkeit steht. Da solche Sammlungen für den Betrieb unentbehrlich sind, so wäre es bei deren grosser Anzahl, welche wir dem Verfasser verdanken, auch wünschenswerth, wenn die Titel derselben und wo die Sammelwerke zu haben sind, etwa im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt", in deren Verlag auch die bezeichnete Schrift erschienen ist, zusammengestellt und periodisch ergänzt würden.

Generalversammlung der Barcs-Pakrácer Bahn am 24. Juli d. J.

Der Direktionsbericht hebt hervor, dass der Bau der Bahn unter Aufsicht und Leitung der Südbahn durchgeführt und vollendet wurde. Der Bericht gibt sodann eine übersichtliche Zusammenstellung der Fahrbetriebsmittel der Gesellschaft und meldet, dass der General-Bauunternehmer seiner Verpflichtung hinsichtlich der Grundeinlösung entsprochen hat, so dass die grundbuchliche Einverleibung der Bahnlinien auf den Namen der Gesellschaft demnächst zu gewärtigen sei. Die zur Ausgabe gelangten 30 000 Stück Prioritätsaktien der Gesellschaft, abzüglich 1 615 Stück, welche zum gesellschaftlichen Spezialfonds gehören, daher 28 385 Stück im Nominalwerthe von 5 677 000 fl. wurden seitens der Oesterreichischen Kreditanstalt übernommen und der Erlös wird der Gesellschaft gutgeschrieben. Im Sinne des Bauvertrages wurden aus dieser Valuta die Abschlagszahlungen an den General - Bauunternehmer geleistet, ebenso wurden aus dem Stammaktienkapital von 25 000 Stück an den General-Bauunternehmer Abschlagszahlungen in natura geleistet, so dass jede einzelne Abschlagszahlung zum Theil aus dem Erlöse der Prioritätsaktien und zum Theil in Stammaktien gewährt wurde. Die von der Gesellschaft erstellten Tarife wurden vom Kommunikations-Ministerium genehmigt und sind am Tage der Betriebseröffnung in Kraft getreten. Seither war die Direktion bestrebt, durch Gewährung von Transportermässigungen für namhaftere Transportartikel, wie: Holz, Kohlen, Kalk, allen billigen Ansprüchen Genüge zu leisten und den Verkehr zu heben. Durch die in der Ausführung begriffene Herstellung von Rollbahnen bei Slatina und Bastaji, welche die Verbindung mit den dortigen ausgedehnten Forsten herstellen werden, sowie durch den seitens der Domänenbesitzer mittlerweile erfolgten Abschluss von Abstockungsverträgen, sei eine bedeutende Steigerung des für die Gesellschaftslinien so wichtigen Holzverkehres zu erwarten. Der Personenverkehr werde mit der erleichterten Verbindung zu den an der Linie gelegenen Badeorten Daruvar und Lippik eine stetige Zunahme erfahren. Laut der von der Südbahn ertheilten Betriebsabrechnung beliefen sich die Gesammteinnahmen nach einem nicht ganz fünf- bezw. dreimonatlichen Betriebe auf 75 591 fl., wovon die gesammten Betriebsausgaben mit 64 888 fl. in Abzug kommen. Es verbleibt demnach ein Betriebsüberschuss von 10 703 fl. Hierzu kommt der vertragsmässige Beitrag der Südbahn von 92 816 fl. und der von der Bauunternehmung für Rechnung der Südbahn bis zur Zeit der Betriebseröffnung geleistete Betrag von 196 479 fl., zusammen 300 000 fl., welche Summe zur Dotation der Einlösung der am 1. Januar und 1. Juli 1886 fällig gewordenen Prioritätsaktien-Koupons verwendet wurde. Die Generalversammlung nahm von dem Direktionsberichte Kenntniss und genehmigte die Entlastung der Beamten.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Der politische Horizont heitert sich auf; die kleinen Wölkchen, die sich vordem zeigten, zerfallen. Die Verhandlungen in Gastein und Kissingen, der Besuch in Peterhof, der Kabinetswechsel in London wirken zusammen, um die Börse trotz des schwülen Hochsommers in bester Stimmung zu erhalten. Dazu kommt, dass die letzten veröffentlichten Einnahmen unserer Transportgesellschaften einen Fortschritt deutlich erkennen lassen, wir dürfen getrost einer Getreideausfuhr gewärtig sein, da die Vorbedingungen hierfür vorhanden sind. Der Abbröckelungsprozess der Bahneffektenkourse scheint theilweise eine Grenze gefunden zu haben. So stiegen Nordbahn (2282), Nordwest (173), Elbethalbahn (166.50) und Südbahn (116.50). Die Tariferhöhung der Carl-Ludwigbahn (192.50) wurde durch das Gerücht, dass der Wiener Saatenmarkt diesmal nicht abgehalten werde, und unter welchem besonders die Staatsbahn (229.25) zu leiden hatte, beeinträchtigt. Böhmische Bahnen waren auf die Nachricht einer steigenden Zuckerausfuhr nach Amerika in starker Nachfrage. Der Kourssteigerung in den drei Aktienkategorien der Elisabethbahn geht die Bewegung in den dafür neu geschaffenen 5 pCt. Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen in Gold, welche besonders vom Auslande mit Vorliebe aufgenommen werden, parallel. Schliesslich sei noch die Hausse der Kreditaktien erwähnt, weil sich die Kreditanstalt mit 2 Eisenbahnprojekten, das eine in Nordböhmen und das andere die Verlängerung der Budapest-Fünfkirchener Linie, beschäftigt.

Aus Russland.

Riga-Pleskau.

Ueber den Bau dieser Bahn (siehe No. 39 d. Ztg.) erhält der „Baltische Wehstn." eine ausführliche Mittheilung.

Die erste Station von Wenden nach Riga zu wird nicht, wie urspünglich beabsichtigt, bei Spahrenhof sondern beim Melterkruge an der Chaussée gebaut werden. Ausserdem soll in der Gegend von Segewold eine Aenderung der Trace vorgenommen und die Bahn so geführt werden, dass sie nur etwa eine Werst von Segewold (Besitzung der Fürstin Krapotkin) entfernt vorübergeht. Die Erdarbeiten sind in der Richtung von Wenden nach Johannenhof bereits in Angriff genommen. Ebenso sollten in diesen Tagen die Arbeiten auf der ganzen Linie von Bonaventura durch den Kautschasils begonnen werden. Eine grössere Anzahl von Arbeitern ist bereits aus Russland angekommen. Sie erhalten monatlich 14 R. nebst Kost oder 18 R. bei eigener Beköstigung. Die Lettischen Arbeiter, welche für einen so geringen Lohn nicht arbeiten wollen, sind nur in geringerer Anzahl vertreten.

Auch bei Walk haben gegen Ende Juni die Erdarbeiten begonnen, nachdem es gelungen ist, die Terrainschwierigkeiten von Teilitz und Kuikatz zu überwinden. Der Chef der Walkschen Bausektion, Ingenieur Ostrowsky, besucht die Arbeiten oft. Bei Wolmar sind die Arbeiten durch Russische Arbeiter Ende Mai in Angriff genommen.

Gleichzeitig mit den Bauarbeiten auf der Riga-Pleskauer Bahn wird die Expropriation der in Anspruch zu nehmenden Grundstücke eifrig betrieben. In den Fällen, wo eine gütliche Verständigung über die Entschädigungszahlungen nicht herbeizuführen ist, werden die Forderungen der Grundbesitzer und die von denselben abweichenden Anträge des Expropriateurs dem bauleitenden Oberingenieur bezw. der provisorischen Verwaltung der Kronseisenbahnen unterbreitet. Falls durch dieselbe eine Einigung nicht herbeigeführt werden kann, so hat eine besonders zu erwählende Kommission die Expropriationsangelegenheit zu prüfen und nach Ermessen zur Entscheidung zu bringen. — Uebrigens ist der eigentliche Expropriationsukas, welcher die Grundlage der gesetzlichen Enteignung bildet, hinsichtlich der Riga - Pleskauer Bahn bis jetzt noch nicht veröffentlicht worden. Auf dem Lande und bei den kleinen Kreisstädten haben die Gutsbesitzer dem Beginn der Bauarbeiten keine Schwierigkeiten entgegengestellt, aber in Riga und der nächsten Umgebung hat noch nichts geschehen können, weil die grossen Fabrikbesitzer, deren Grundstücke beansprucht werden, vor Einleitung der gesetzlichen Expropriation die Bauerlaubniss verweigern.

Der „Felliner Anzeiger" schreibt, dass die Arbeiten für die ersten 25 Werst der Bahnstrecke Dorpat-Walk (86 Werst) von Dorpat aus bereits endgültig vergeben sind. Von verschiedenen Seiten ist bei der Bauleitung die Errichtung von Haltestellen an Punkten, wo solche nicht geplant worden sind, z. B. in Wrangelshof, Drobbusch u. s. w. beantragt worden. Diesem Gesuch wird voraussichtlich, soweit es thunlich ist, entsprochen werden, namentlich in solchen Gegenden, wo ein lebhafter Güterverkehr von Getreide, Holz u. s. w. zu erwarten steht, obgleich hierdurch erhebliche, in dem Bauprogramme nicht vorgesehene Kosten entstehen werden.

Bei Segewold, wo die Fürstin Krapotkin unentgeltlich das zum Bau der Station nöthige Land hergibt, wird der Bau einer besonders geschmackvoll auszuführenden Station geplant. Diese Station wird sich voraussichtlich einer sehr grossen Frequenz erfreuen, da sie den Ausgangspunkt zahlreicher, die livländische Schweiz besuchender Touristen bildet. Grossartige Arbeiten in Stein werden im Rannethale schon ausgeführt. Die bei Wenden vorhandenen bedeutenden Terrainschwierigkeiten erfordern grosse Erdarbeiten.

Der „Postimäs" gibt der unter dem Landvolk vielfach verbreiteten Unzufriedenheit darüber, dass die Bauarbeiten der Linie Dorpat-Walk nicht Einheimischen, die als gute Arbeiter bekannt seien, sondern Auswärtigen übertragen würden, Ausdruck. „Wer", fragt das Ehstnische Blatt, „hätte eher Anspruch darauf, beim Bau der heimischen Bahn Verdienst zu finden — die eigene Bevölkerung: unserer engeren Heimath oder die Bewohner entfernter Gouvernements?" Dagegen wird der „Petersburger Deutschen Zeitung" aus Dorpat geschrieben: „Es ist fürwahr ein Anblick, des kurzen Ganges werth, sich die Erdarbeiten auf der Dorpat-Walkschen Strecke anzusehen. In einzelne kleinere Kolonnen vertheilt, schaufelt und karrt daselbst eine Arbeiterschaar, deren unermüdliche Thätigkeit und Ausdauer nur von ihrer Geschicklichkeit und Präzision übertroffen werden kann. Man muss sie bei der Arbeit sehen die nicht grossen, hageren, aber muskulösen, sehnigen Gestalten mit den meistentheils dünnen Bärten und sonnenverbrannten Gesichtern, um sich davon einen Begriff machen zu können, was ein routinirter Russischer Eisenbahnarbeiter, der doch während des Winters nicht auf Rosen gebettet gewesen, alles leisten kann. Mit spielender Leichtigkeit fliegt der schwere harte Lehm in grossen Stücken in den bereit stehenden breiten Karren. In unglaublich kurzer Zeit ist er gefüllt, der die Handhaben verbindende Riemen wird über die Schultern gelegt, und mit sicherem taktfesten Schritte wird die schwere Last auf schwankender Bretterunterlage auf die Höhe des Dammes geschoben, um dort umgestürzt zu werden. So geht es fort, mit kurzen Pausen für Frühstück, Mittag und Vesper, von früher Morgenstunde bis zur sinkenden Sonne, in gleichem Tempo, mit gleicher Sicherheit, ohne Hast, aber auch ohne Rast. Ein so guter Feldarbeiter unser Ehste auch ist, eine solche Arbeit kann er nicht leisten, denn ihm fehlt die Routine, das „Training". Die Klügeren sehen das wohl auch ein, allein trotzdem wird vielfach von unserer Arbeiterbevölkerung geklagt."

Die „Neue Dörptsche Zeitung" veröffentlicht mit Hinweis darauf, dass die Bahn durch eine an historischen Reminiscenzen reiche Gegenden geführt wird, eine beherzigenswerthe Mahnung an die mit der Leitung des Baues betrauten Ingenieure sowie an die längs der Bahn wohnenden Gutsbesitzer und Prediger, nach Kräften dazu beitragen zu wollen, dass die während der Bauarbeiten etwa zu Tage geförderten Alterthümer, Münzen u. dgl. m. nicht verschleudert und verzettelt, sondern in die richtigen Hände gebracht werden, um als nicht unwichtige neue Bausteine für die einheimische Geschichte zu dienen.

Die Rjäschk-Morschansker Bahn.

Der Erwerbung aller, im Besitz des Hauptaktionärs der Rjäschk-Morschansker Eisenbahn, v. Meck, befindlichen Aktien dieser Bahn seitens des Moskauer Handelshauses L. S. Poljakow folgte, wie die „Petersburger Börsenzeitung" berichtet, eine ganze Reihe von Neuerungen hinsichtlich der Verwaltung der Bahn und der finanziellen Geschäftsführung der Gesellschaft. Man muss hieraus schliessen, dass Herr Poljakow bei der Erwerbung der Aktien nicht nur die Rjäschk-Morschansker Bahn, sondern vorzugsweise die Verwirklichung eines alten Projekts: „die Bildung einer grossen Ostrussischen Eisenbahngesellschaft, welche die Linie von Wjäsma bis Orenburg beherrscht und die gegenwärtigen Gesellschaften der Rjäschk-Wjäsmaer, Rjäschk-Morschansker, Ssysraner und Orenburger Bahnen umfasst", beabsichtigt hat.

In der unlängst abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der Rjäschk-Morschansker Bahn traten an Stelle der Herren v. Meck und Frolowsky die Herren Poljakow und Boldyrew in die Direktion. Die Versammlung beschloss zugleich, der neuen Direktion die Vollmacht zu ertheilen, bei der Regierung um die Erlaubniss zur Konversion des gegenwärtig vorhandenen 5 pCt. Obligationenkapitals in ein 4 pCt., sowie zur Abschliessung einer 4 pCt. Anleihe für die weitere Dauer der Konzession, behufs Deckung der Regierungsschuld für das Zuschlags-Obligationenkapital, zum Bau einer Wjäsmaer Zweigbahn und zur Bezahlung des der Gesellschaft übergebenen rollenden Inventars, nachzusuchen. Gleichzeitig wurde die Direktion beauftragt, mit ausländischen Bankinstituten Unterhandlungen über die Bedingungen anzuknüpfen, unter welchen die Konversion durchzuführen wäre, mit diesen Häusern bezügliche vortheilhafte Vereinbarungen abzuschliessen und der Generalversammlung darüber demnächst Bericht zu erstatten.

Die Gesellschaft emittirte ihrer Zeit für 4 681 250 R. Metall 5 pCt. Obligationen, welche sich auch jetzt noch im Verkehr an den Deutschen Börsen befinden Ausserdem übergab die Gesellschaft der Regierung 5 pCt. Obligationen für 1 213 585 Kreditrubel (ursprünglich 1 196 440 R. Metall) als Ersatz für den der Gesellschaft am 4. Januar 1874 ertheilten Vorschuss zur Remontirung des Bahnweges; dieselbe ist der Regierung 80 000 Kreditrubel mit den Zinsen vom 28. April 1878 ab für den Vorschuss zum Bau einer Verbindungsbahn mit der Rjäschk-Wjäsmaer Bahn schuldig. Bei der Konversion aller dieser Obligationen handelt es sich somit um ein Kapital von 6 Millionen Rubel Metall.

In dem noch von der alten Verwaltung für 1885 aufgestellten Rechenschaftsbericht der Rjäschk-Morschansker Bahn ist nach Berichtigung der prozentualen Tilgung von Aktien- und Obligationskapitalien der Reingewinn mit 85 848 R. 53 Kop. berechnet. Auf Grund des § 74 des Statuts muss die Hälfte des Gewinnes, im Betrage von 42 927 R., der Regierung zur Tilgung eines entsprechenden Theiles einer für frühere Garantiezahlungen vorgeschossenen Summe ausgezahlt, die andere Hälfte aber, nach Abzug von 5 pCt. für das Reservekapital, den Aktionären zur Verfügung gestellt werden. Die Gesellschaft hat 2 000 Aktien à 1 000 R. und 9 725 à 100 R. für eine Summe von 2 972 500 Kreditrubel ausgegeben. Die Zuschlagsdividende für 1885 beträgt somit 1 R. 35 Kop. für jede Aktie von 100 R. Dem Wunsche des neuen Hauptaktionärs gemäss ist beschlossen worden, die Festsetzung der Dividende für 1885 dem Gutachten der im Oktober d. J. einzuberufenden neuen Generalversammlung zu überlassen.

In derselben werden aller Wahrscheinlichkeit nach auch die Ergebnisse der unlängst begonnenen Unterhandlungen mit den Hauptaktionären der Morschansk-Ssysraner und der Rjäschk-

Wjäsmaer Bahnen, für welche die 5 pCt. Garantie auf ihre Aktien am 28. April 1887 abläuft, bekannt werden.

Emission der Staats-Eisenbahnrente im Betrage von hundert Millionen Rubel Kredit.

Der „Regierungsanzeiger" veröffentlichte kürzlich folgenden Allerhöchsten Befehl d. d. Moskau, 13. Mai 1886:

An den Herrn Finanzminister. Nachdem Wir für gut befunden haben, Ihrer in einem besonderen Komitee geprüften Vorstellung behufs Rückerstattung derjenigen Summen an die Reichsrentei, welche verausgabt wurden zum Bau der Eisenbahnen: Wilna-Rowno, Luninetz-Homel, Baranowitschi-Bjälostok, Ssedlze-Malkino, Brest-Cholm, Homel-Brjänsk und der Transkaspibahn, sowie auch in der Absicht, den weiteren Ausbau folgender Eisenbahnen zu fördern: Riga-Pleskau, Rshew-Wjäsma, und Romny-Krementschug, die Emission einer Staats-Eisenbahnrente im Betrage von hundert Millionen Rubel Kredit Nominalwerth vorzunehmen, befehlen Wir Ihnen, dies auf folgenden Grundlagen zur Ausführung zu bringen:

1. Die zu bezeichnetem Zweck emittirte Rente ist unter dem Namen einer dauernden Eisenbahnrente ins Reichs-Schuldbuch einzutragen.

2. Die Rente ist zu emittiren in Stücken à 100, 500, 1 000, 5 000 und 10 000 Rubeln.

3. Die Höhe des Jahreseinkommens von dieser Rente wird auf 5 pCt. für das Jahr festgestellt.

4. Die Rente kann auf den Namen und au porteur ausgestellt werden. Die Rentenbesitzer haben das Recht, die au porteur lautenden Rentenbriefe auf ihren Namen umschreiben zu lassen und umgekehrt.

5. Die Eisenbahnrente geniesst in Bezug auf die Annahme zu Kautionen bei Kronsbehördeu, sowie bei der Zahlung von Schulden an Kreditinstitute alle Rechte und Vorrechte, welche den 5prozentigen Reichsbankbilletten zustehen.

6. Die Rente wird nach der von Ihnen festgesetzten Ordnung und unter den von Ihnen bestätigten Bedingungen emittirt.

7. Die Regierung behält sich das Recht des Rückkaufes dieser Rente vor, indem sie den Besitzern derselben den Nominalwerth ausbezahlt, jedoch nicht früher als nach Verlauf von 10 Jahren, vom Tage der Emission ab gerechnet.

Das Original ist von Seiner Kaiserlichen Majestät Allerhöchsteigenhändig unterzeichnet: „Alexander".

Eisenbahntarifangelegenheiten.

In betreff der Eisenbahntarife ist eine nicht unwichtige Entscheidung des Ministerkomitees ergangen. Aus früheren Mittheilungen dürfte bekannt sein, dass auf Anregung der Huebbenet'schen Tarifkommission angeordnet wurde, dass Verträge und Tarife direkter internationaler und überseeischer Verkehre auf den Russischen Bahnen nicht ohne vorangegangene Prüfung und Bestätigung der Staatsregierung in Kraft gesetzt werden sollten. Infolge dessen legte die Direktion der Riga-Dünaburger Bahn, als geschäftsführende Verwaltung des überseeischen Tarifverbandes, Tarife und Statuten dem Bautenministerium vor, woselbst beschlossen wurde, dass die bez. Tarife nur zeitweilig noch bis zum 1. Oktober 1885 verlängert werden dürften. Ueber diese Verfügung erhob die Grosse Russische Eisenbahngesellschaft Beschwerde beim Ministerkomitee gegen das Bautenministerium, die Orel-Witebsker Bahn beim Senat. Die Beschwerdeführer fanden in der ministeriellen Verfügung einen Eingriff in ihre statutarischen Eigenthumsrechte, während das Bautenministerium nachwies, dass nicht einmal das Selbstbestimmungsrecht der Eisenbahnen bezüglich der Normaltarife unzweifelhaft sei, dass aber von einem solchen Recht bezüglich solcher Sondertarife — wie es die direkten überseeischen Tarife seien — gar keine Rede sein könne, da die Statuten hiervon überhaupt Nichts enthielten und dass vielmehr die allgemeinen staatsfinanziellen und ökonomischen Landesinteressen die Unterordnung dieser Tarife unter die Regierungskontrole dringend erheischten.

Das Ministerkomitee soll e i n s t i m m i g die Beschwerde der Grossen Eisenbahn abgewiesen haben, wodurch die Unterstellung der direkten Tarife unter die Regierungskontrole wohl zweifellos anerkannt sein dürfte. Man wird dem Ministerkomitee für diese wichtige Entscheidung, bei welcher unser umsichtiger Finanzminister Bunge sicherlich einen wesentlichen Einfluss ausgeübt haben wird, volle Anerkennung nicht versagen können; denn die Schleudertarife, deren sich einige grössere Bahngesellschaften — nomina sunt odiosa, — bisweilen bedienen, um ihren Parallelbahnen Konkurrenz zu machen und von den kürzeren, naturgemässen Wegen zu den Häfen den Waarentransport auf längere Wege, aber zu billigeren Sätzen abzuleiten, werden deren Gesellschaften wohl bald an den Rand des Verderbens bringen. Solche Gesellschaften benutzen kaltblütig seit Jahren die Garantie der Regierung, haben grosse Schulden und stehen durch ihre bisherige Thätigkeit vor dem Bankerotte und dem Uebergange aus den Händen der Privaten in die Hände der Krone.

Wieder eine Konversion von H. Poljakow.

Zwischen dem Finanzministerium und den Direktionen der Orel-Grjäsier und der Koslow-Woronesh-Rostower Eisenbahnen ist, wie die „Petersburger Börsenzeitung" meldet, eine Vereinbarung hinsichtlich einer Konversion der 5prozentigen nicht garantirten Obligationen dieser Bahnen in 4½prozentige von der Regierung garantirte zu Stande gekommen. Die bezeichneten Obligationen wurden im Jahre 1872 auf dem Privatwege von M. Poljakow unter Verpfändung der von der Regierung garantirten Actien der Oreler und Koslower Bahnen ausgegeben. — Hinsichtlich der Konversion der 5prozentigen Anleihe vom Jahre 1877 in eine 4procentige Rente ist, wie dieselbe Zeitung mittheilt, bekannt geworden, dass die Bestätigung der vorläufig hierauf bezüglichen Bedingungen, welche das Finanzministerium mit der Gruppe des H. v. Hansemann abgeschlossen hat, in der höchsten Instanz infolge des niedrigen, vom Syndikat gebotenen Realisirungspreises der neuen Rente auf Schwierigkeiten gestossen ist. Der angebotene Preis für die 4prozentige Goldrente ist 85⅓ für 100; der Preis aber, für welchen zur gleichen Zeit von ausländischen Syndikaten die 4prozentigen Obligationen der Moskau-Kursker Bahn erworben wurden, beträgt 93,10 und der der Kursk-Kiewer 93 für 100.

Gnoien-Teterower Eisenbahn.

Der erste Jahresbericht der Gnoien-Teterower Eisenbahn umfasst den Zeitraum vom 1. Dezember 1884 bis 31. Dezember 1885. Der Bau dieser Bahn von Gnoien bis Teterow wurde im Frühjahr 1884 vom Eisenbahn-Bauunternehmer Fr. Lenz-Stettin begonnen und am 5. November 1884 wurde der Betrieb für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. Der Betrieb ist bis Ende November desselben Jahres gemäss § 19 Absatz 2 des Statuts für Rechnung des Baufonds geführt und der Ueberschuss der Baukasse überwiesen. Das Aktienkapital beträgt 830 000 *M.* in 1 660 Stück Aktien zu je 500 *M.* Ausserdem hat die Mecklenburg-Schwerinsche Regierung aus Landesmitteln eine Anleihe von 515 000 *M.* bewilligt unter der Bedingung, dass die unkündbare Anleihe im Falle des Verkaufs der Bahn und des Konkurses der Gesellschaft rückzahlbar wird, und dass ferner eine Verzinsung dieser Anleihe nicht stattfindet. Eine allmähliche Tilgung derselben soll aber in der Weise erfolgen, dass, nachdem die Aktionäre auf Grundlage des jedesmaligen Jahres-Rechnungsabschlusses 5 pCt. Dividende erhalten haben, bis zu 4 pCt. zur Amortisation verwendet, weitere Ueberschüsse jedoch nach Verhältniss des Aktienkapitals und des ursprünglich bewilligten Anleihebetrages auf die Aktien und die Landeshilfe vertheilt werden. Der Betrieb der Bahn ist auf 10 Jahre gegen eine jährliche Pauschalsumme von 27 900 *M.* an den Unternehmer Fr. Lenz-Stettin verpachtet. Die Länge des Hauptgleises beträgt 26,50 km.

Die Ergebnisse aus den Transporteinnahmen sind im ersten Betriebsjahre um ein Bedeutendes hinter den gehegten Erwartungen zurückgeblieben. Dies lässt sich erklären einerseits durch die Konkurrenz, welche nach Erhöhung der Kornzölle und infolge der hierdurch bedingten Verschiebung des Absatzgebietes vom Westen nach dem Osten Deutschlands durch die Schifffahrt auf der Trebel nach Demmin bezw. der Nordbahn, namentlich in jener Gegend, die ihrer sonstigen Lage nach auf die Endstation Gnoien angewiesen ist, entsteht und anderentheils durch den infolge der ungünstigen Konjunkturen bedeutend verminderten Umsatz seitens der Landwirthschaft. Man hofft jedoch, dass die Besserung der landwirthschaftlichen Verhältnisse, insbesondere hinsichtlich des Rübenbaues, eine angemessene Steigerung des Güterverkehrs herbeiführen wird.

Nach dem Berichte sind im ganzen 47 490 Personen befördert; dieselben haben eine Einnahme von 34 066 *M.* gebracht. Die Einnahmen aus der Gepäck- und Hundebeförderung haben 795,02 *M.* betragen. Die Gesammteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr beziffert sich somit auf 34 066 *M.* + 795,02 *M.* = 34 861,02 *M.* Jeder Reisende hat (mit allen Nebengebühren) 73 *₰* eingebracht und durchschnittlich 16,14 Bahnkilometer zurückgelegt.

An Eilgut wurden 133,93 t, an Stückgut 1 474,37 t, an Wagenladungen 16 049,35 t, an frachtfreiem Dienstgut 169,32 t u. s. w., im ganzen 18 829,86 t befördert. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betragen einschliesslich der Expeditions- und aller Nebengebühren, sowie der Entschädigung für Beförderung der Postgüter 35 463,59 *M.*; jede beförderte Tonne hat 1,88 *M.* eingebracht. Von dem Güterverkehr entfallen:

auf den Lokalverkehr 7 832,06 t mit 19 806,30 *M.*,
auf den direkten Verkehr 10 997,80 t mit 15 657,29 *M.*

An Tonnenkilometern wurden 375 951,13 und zwar im Lokalverkehr 151 648,85 und im direkten Verkehr 224 302,28 zurückgelegt. Jede Tonne hat durchschnittlich 19,97 km durchfahren und jedes Tonnenkilometer 9,40 ₰ eingebracht.

Miszellen.

Petroleum als Heizmaterial.

Ueber die Verwendung des Petroleums als Heizmaterial für Dampfer und Lokomotiven hat der Genieoberst Stewart in der Londoner Royal United Service Institution einen Vortrag gehalten, aus welchem die „Zeitschrift für Versicherungswesen" die nachstehenden Angaben bringt. Bereits seit 12 Jahren brennen die den Kaspi-See und die Wolga befahrenden Dampfer Astatki, den Bodensatz des rohen Petroleums, welcher durch Abdestillirung der flüchtigen Oele gewonnen wird. Auch alle Fabriken und Raffinerien in Baku, etwa 100 an der Zahl, heizen ihre Dampfkessel nur mit Astatki, und in neuerer Zeit hat dieses auch in den zahlreichen Fabriken in Zaritzin und anderen Orten an der Wolga, sowie in Moskau und in einer Petersburger Fabrik Eingang gefunden. Die Gewinnung des Astatki geschieht etwa auf folgende Weise: Nachdem das rohe Oel aus den etwa 8 Englische Meilen von Baku gelegenen Quellen von Balakhara gepumpt ist, wird dasselbe in flache Bassins geleitet, wo es kurze Zeit verbleibt, damit sich der Sand, mit dem das Oel vermischt ist, ablagert. Alsdann wird das Oel in Reservoirs gepumpt und aus diesen durch Röhrensysteme, deren es 12 verschiedenen Gesellschaften gehörende gibt, nach den Raffinerien an der Bai von Baku geführt, wo es in grossen eisernen Kesseln entweder allein durch Feuer oder durch in letztere geleiteten überhitzten Dampf, während die Kessel gleichzeitig an der Aussenseite durch direkte Einwirkung eines Petroleumfeuers erhitzt werden, destillirt. Zunächst werden die unter den Namen Benzin und Gasolin bekannten flüchtigen Oele, darauf das weit schwerer entzündbare Kerosin und Solaröl entfernt. In Baku bezeichnet man alles Oel von 0,780—0,860 spezifischem Gewicht als Kerosin. Alles, was grösseres spezifisches Gewicht hat als 0,860, wird in die Astatki-Tanks geleitet und als Heizmaterial verwendet, das mit grösster Sicherheit selbst nach den heissesten Gegenden verladen werden kann, weil alle leicht entzündbaren Substanzen aus dem rohen Oel entfernt worden sind. Der Vortragende zeigte auch den in Russland allgemein gebräuchlichen Apparat vor. Durch eine gerade Röhre, welche in einer leicht abgeplatteten Oeffnung endigt, wird ein Dampfstrahl getrieben, welcher das ihm aus einem Tank durch eine gebogene Röhre entgegengeleitete Astatki gewissermassen pulverisirt und verstäubt. Der aus Dampf und Astatki gemischte Staub wird durch die Kraft des ersteren in den Raum unter den Kesseln getrieben, wo bereits ein Feuer aus Holz und Baumwollabfällen brennt. Das Feuer wird dann mit der Staubmischung genährt, jedoch muss, ehe man eine Dampfmaschine auf diese Weise in Gang setzen kann, genügend Dampf erzeugt werden, um den Zerstäubungsapparat in Betrieb zu setzen. Die allgemeine Einführung der neuen Heizmethode empfiehlt sich: 1. weil das Astatki weniger Stauraum beansprucht als Steinkohle; 2. weil dasselbe auf Schiffen verstaut werden kann, welche zur Aufnahme von Steinkohlen nicht geeignet sind, wie z. B. zwischen dem inneren und äusseren Boden des Schiffes; 3. weil es reinlich ist, da es weder Asche noch sonstige Rückstände lässt; 4. weil man einen Theil des Heizerpersonals entbehren kann, indem man nur Leute zur Reinigung der Maschine und Beaufsichtigung des Dampfes braucht.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Eröffnungen.

Dahme-Uckroer Eisenbahn. Am 31. Juli d. J. wird der Betrieb unserer Bahn mit dem um 7 Uhr 49 Minuten Morgens von Dahme nach Uckro abgehenden Zuge für den Personen-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet.

Der Fahrplan wird nach vorheriger Veröffentlichung auf den Stationen zum Aushang gebracht und auch daselbst zum Verkauf gehalten.

Ebendaselbst wie auf unserem Direktionsbüreau ist auch der Lokaltarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern für 1 ℳ käuflich zu haben.

Dahme, den 27. Juli 1886. (1559)
Die Direktion der Dahme-Uckroer Eisenbahngesellschaft.

K. K. priv. Böhmische Kommerzialbahnen. Zwischen den Stationen Horinoves und Racic a/d. Trotina wurde am 1. Juni l. J. eine neue Haltestelle mit der Benennung „Racic Haltestelle" für den Personenverkehr eröffnet.

Wien, am 24. Juli 1886. (1560)
Die Direktion.

2. Güterverkehr.

Eröffnung der Haltestelle Meiderich für den unbeschränkten Güterverkehr und die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren, sowie der Haltestelle Courl für die Abfertigung lebender Thiere. Am 1. August d. J. wird die bisher nur dem Verkehr der Anschlusswerke dienende Haltestelle Meiderich für den unbeschränkten Güterverkehr (Eil- und Frachtstückgüter und Wagenladungen), sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren und ferner die Haltestelle Courl für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Leichen bezw. von lebenden Thieren von und nach Meiderich bezw. Courl findet ausser im Lokalverkehr in allen denjenigen direkten Verkehren statt, in welchen die Tarife für Leichen und lebende Thiere unter Zugrundelegung der Entfernungen der Gütertarife Anwendung finden. Das Nähere ist bei den diesseitigen Güterexpeditionen und in unserem hiesigen Geschäftslokale zu erfahren.

Köln, den 27. Juli 1886. (1561)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Staatsbahn - Güterverkehr Elberfeld-Breslau. Im Tarif für den vorbezeichneten Verkehr tritt am 15. August d. J. ein Ausnahmefrachtsatz für die Beförderung von Schwefelkies in Mengen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür von Grevenbrück nach Ziegenhals loco in Höhe von 2,03 ℳ pro 100 kg in Kraft.

Breslau, den 26. Juli 1886. (1562)
Königliche Eisenbahndirektion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. August d. J. ab treten für die **Beförderung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren etc.** von der Station Rummenohl des Direktionsbezirks Elberfeld nach einzelnen Stationen der Direktionsbezirke Magdeburg, Erfurt, Berlin, Altona und Bromberg Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Elberfeld, den 26. Juli 1886. (1563)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. August d. J. an findet im **Hannover-Bayerischen Verbande** eine direkte Güterabfertigung nach und von Passau, Station der K. K. Oesterreichischen Staatsbahn nicht mehr statt. Es werden daher diejenigen Bestimmungen, welche die Tarifhefte No. 1 und 2, gültig vom 1. Mai 1883 an, sowie die Tarifhefte No. 2 und 3, gültig vom 1. November 1885 an, auf Seite 17, resp. 13, 16 und 17 enthalten, aufgehoben. Für etwa nach betreffenden Oesterreichischen Stationen bestimmte oder von da kommende Gütersendungen erfolgt fortan die Umexpedition nicht mehr auf der Oesterreichischen, sondern auf der Bayerischen Staatsbahnstation Passau, für welche letztere die seither bestehenden direkten Taxen auch ferner in Kraft verbleiben.

Hannover, am 26. Juli 1886. (1564)
Königliche Eisenbahndirektion, auch Namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Am 15. August d. J. tritt der 2. Nachtrag zu Heft III E (Hessische Ludwigsbahn - Vereinigte Schweizerbahnen) der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die Stationen Goldach und Messel, geänderte (theilweise erhöhte) Frachtsätze für Aschaffenburg, Hetzbach - Burfelden, Seligenstadt a/M. und Hanau (Ost- und Westbhf.), Ermässigung der Frachtsätze für den Verkehr mit Wald, Ergänzung der Ausnahmetarife für Eisen etc. und Getreide etc., Aufnahme eines Ausnahmetarifes für Strohmasse etc., Ergänzung der Kilometertabellen und Taxberichtigungen. Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bezüglichen seitherigen Taxen noch bis 15. November d. J.

Karlsruhe, den 26. Juli 1886. (1565)
Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Güterverkehr Elberfeld / Oberhessen. Am 15. Juli d. J. werden die Stationen Krebsöge und Wülfrath in den Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld einerseits und den Stationen der Oberhessischen Eisenbahnen andererseits aufgenommen.

Die zur Berechnung kommenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Elberfeld, den 2. Juli 1886. (1566)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Am 1. August d. J. kommen zur Einführung: a) Nachtrag III zum Heft 2 [Verkehr mit Stationen des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch)], b) Nachtrag III zum Heft 7 [Verkehr mit Stationen des Direktionsbezirks Köln (rechts-

rheinisch)] und c) Nachtrag I zum Heft 10 (Verkehr mit Stationen des Direktionsbezirks Elberfeld). Diese Nachträge, welche an die Besitzer der einzelnen Hefte unentgeltlich abgegeben werden, enthalten Aufnahme der linksrheinischen Stationen Cues-Berncastel und Höngen, der Station Hochfeld B. M. des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), der Station Dahlhausen (Sätze des Spezialtarifs III) des Direktionsbezirks Elberfeld und Frachtsätze für den Uebergangspunkt der Prinz Heinrichbahn nach der Französischen Ostbahn „Rodingen-Französische Grenze", sowie verschiedene Aenderungen des Heftes 2.

Köln, den 24. Juli 1886. (1567)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische), zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. August d. J. tritt zu dem Gütertarif für den **Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Berlin** vom 1. Juli 1885 der 4. Nachtrag in Kraft.

Der Nachtrag enthält: Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Belencin, Bottschow, Clasdorf, Saaten-Neuendorf, Stefanowo, Tuchorze, Wollstein und Ziegelei, sowie anderweite Entfernungen für die Stationen Brand, Dresden-Friedrichstadt, Görlitz, Grossenhain B. D., Grossenhain C. G., Grünau, Halbe, Königswusterhausen, Letschin, Lübben, Nieder-Schönweide (Johannisthal) und Zittau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin.

Näheres ist bei den Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen zu erfahren, woselbst auch der Nachtrag käuflich zu erhalten ist.

Köln, den 31. Juli 1886. (1568)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Rheinisch-Köln-Minden und Bergisch-Märkisch-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ab werden die Stationen Aywaille, Hagoheid, Martinrive, Quareux und Stoumont der Belgischen Staatseisenbahn mit direkten Frachtsätzen in die vorbezeichneten Güterverkehre aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen und die Tarifbüreaus der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld und zu Köln (rechts- und linksrheinisch).

Köln, den 24. Juli 1886. (1569)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verbandtarif Theil II, Heft 2. Am 29. d. Mts. tritt mit Gültigkeit bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember d. J. für die Beförderung von Glassand (Quarzsand) in Mengen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Hohenbocka (Direktionsbezirk Berlin und Erfurt) nach Wien K. F. N. B., Oe. N. W. B. und Oe. U. St. E. G. und von Hohenbocka (Direkt.-Bez. Berlin) nach Wien K. F. J. B. ein ermässigter Ausnahme-Tarifsatz von 1,34 ℳ pro 100 kg in Kraft.

Die Bestimmungen über zeitweilige Kürzung der Frachtsätze finden auf diesen Ausnahmesatz keine Anwendung.

Breslau, den 27. Juli 1886. (1570)

Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahn-Verband. Am 15. August d. J. tritt der 2. Nachtrag zu Heft III C (Direktionsbezirk Frankfurt a/M. und Main-Neckarbahn-Vereinigte Schweizerbahnen) der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife in Kraft. Derselbe enthält eine Ergänzung des Tarifvorwortes, Frachtsätze für die Stationen Biebrich-Mosbach, Burgsolms, Hanau Nordbahnhof und Goldach, anderweite Frachtsätze für Hanau, Staats- bezw. Ostbahnhof (theilweise erhöht), Ermässigung der Frachtsätze im Verkehre mit Wald, Ergänzung der Ausnahmetarife für Eisen etc. und Getreide, Taxberichtigungen und Ergänzung der Kilometertabellen. Soweit im Verkehre mit Hanau, Staats- bezw. Ostbahnhof, Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. November 1886 in Gültigkeit.

Karlsruhe, den 26. Juli 1886. (1571)

Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahn-Verband. Am 15. August d. J. tritt der 2. Nachtrag zu Heft II E (Hessische Ludwigsbahn-Schweizerische Nordostbahn) der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife in Kraft. Derselbe enthält: Berichtigungen, Frachtsätze für die Station Messel, für den Verkehr zwischen Frankfurt a/M. und Märstätten und für Schwefelsäure-Transporte Griesheim-Märstetten, Einbeziehung eines Ausnahmetarifes für Strohmasse etc. und Ergänzung der Kilometertabellen. Soweit durch die Berichtigungen Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bezüglichen seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. November 1886 in Kraft.

Karlsruhe, den 26. Juli 1886. (1572)

Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Am 15. August d. J. tritt der 2. Nachtrag zu Heft II C (Direktionsbezirk Frankfurt a/M. und Main-Neckarbahn-Vereinigte Schweizerbahnen) der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife in Kraft. Derselbe enthält: Ergänzung des Tarifvorwortes, Frachtsätze für den Verkehr der Frankfurter Bahnhöfe mit Märstetten, Frachtsätze für die Stationen Biebrich-Mosbach, Burgsolms und Hanau Nordbahnhof, Ergänzung der Kilometertabellen, Aufhebung der Frachtsätze für Station Enge, neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Eisen etc., Ergänzung des Ausnahmetarifes für Palmöl etc. und Berichtigungen. Durch die letzteren sowie in dem Ausnahmetarife für Eisen etc. treten einige Frachterhöhungen ein; die bezüglichen seitherigen Frachtsätze bleiben noch bis zum 15. November 1886 in Kraft.

Karlsruhe, den 26. Juli 1886. (1573)

Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Die direkten Tarifsätze zwischen Station Hugo des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld einerseits und den Oldenburgischen Stationen Apen, Heidmühle und Nortmoor andererseits gelangen mit dem 15. September d. Js. zur Aufhebung.

Oldenburg, 28. Juli 1886. (1574 B&W)

Grossh. Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn. Am 1. August l. J. treten im Verkehre unserer Station Frankfurt a/M. (Westbahnhof) nach und von Stationen der Königlich Belgischen Staats- und der Grossen Belgischen Centralbahn neue direkte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt unsere Güterexpedition Frankfurt.

Darmstadt, am 26. Juli 1886. (1575)

Direktion der Main-Neckarbahn.

Für die Beförderung von **Steinsalz und Siedesalz zur überseeischen Ausfuhr** bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 50 000 kg an einen Empfänger sind im Verkehr von Erfurt, Thür. Bhf., ermässigte Ausnahmesätze eingeführt worden, welche nach Bremen, Bremerhaven und Geestemünde 0,70 ℳ und nach Harburg 0,68 ℳ pro 100 kg betragen.

Hannover, den 23. Juli 1886. (1576)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 1. August 1886 tritt der Nachtrag VI zum Staatsbahn-Gütertarif **Bromberg-Breslau** in Kraft. Derselbe enthält:

1. Aenderung der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement;
2. Erweiterung der speziellen Tarifvorschriften betreffs der Wagendecken;
3. Aufnahme neueröffneter Stationen und Aenderung der Entfernungszahl Glatz-Berlin Ostbahnhof;
4. Aenderung der Ausnahme-Tarifsätze für Getreide etc. zwischen Breslau O. S. Bhf. und den Stationen der Marienburg-Mlawkaer Bahn und Ermässigung der Ausnahmesätze für Illowo tr. und Mlawa transito;
5. Erweiterung des Ausnahmetarifs 2 für Blei etc.;
6. Berichtigung des Einführungstages der Sätze für Holz, des Spez. T. II zwischen Breslau und Bütow, Konitz und Schulitz.

Die Aenderung unter 1 ist bereits durch Aushang auf den Güterexpeditionen publizirt. Die Aenderung zu 4 tritt erst mit 12. September d. Js. in Kraft.

Ferner wird der Tag der Betriebseröffnung für die Stationen bezw. Haltestellen Kahlbude, Tralau, Neuteich, Marienau und Tiegenhof, für welche der vorliegende Nachtrag bereits Entfernungen enthält, noch besonders bekannt gegeben werden.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch Vermittelung unserer Billetexpeditionen zu beziehen.

Bromberg, den 24. Juli 1886. (1577)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichischer Güterverkehr. Am 1. August cr. tritt zu dem vom 15. Oktober 1884 ab gültigen Gütertarife (Theil II) für den obengenannten Verkehr der Nachtrag III in Kraft, enthaltend Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen Oesterreichischer Bahnen sowie verschiedene sonstige Ergänzungen und Berichtigungen.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. September 1886 in Gültigkeit.

Der Nachtrag ist bei den Güterexpeditionen der betreffenden Verbandsstationen sowie in unserem hiesigen Geschäftslokale zu 25 ₰ das Stück zu haben.

Köln, den 28. Juli 1886. (1578)

Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Oberhessische Eisenbahnen. Mit dem 1. August d. J. werden die Stationen der Kerkerbachbahn Dehrn und Steeden a/L. in den Frankfurt-Oberhessischen Güterverkehr, jedoch nur für Wagenladungstransporte aufgenommen.

Giessen, den 28. Juli 1886. (1579)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossherzogliche Direktion.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beilage zu No. 59. **Berlin, am 31. Juli 1886.**

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Statistische Nachrichten über die im Jahre 1885 auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vorgekommenen

Achsbrüche,

sowie diejenigen **Achs-Anbrüche,** welche in den Werkstätten oder sonstwo entdeckt worden sind, und zu einer Auswechselung der betreffenden Achse geführt haben.

I. Achsbrüche.

Für das Betriebsjahr 1885 sind von 38 Verwaltungen die bezüglichen Eingaben gemacht worden, und stellt sich hiernach die Anzahl der vorgekommenen Achsbrüche wie folgt:

No.	Verwaltung	Anzahl der gebrochenen Achsen bei				zusammen
		Lokomotiven	Tendern	Personenwagen	Güterwagen	
1	Kgl. Bayer. Staatsbahnen	3	2	—	17	22
2	K. E.-D. Berlin	2	—	—	—	2
3	Braunschweigische E.	2	1	—	—	3
4	K. E.-D. Breslau	—	—	—	2	2
5	K. E.-D. Elberfeld	—	1	—	—	1
6	Eisenb. in Elsass-Lothringen	—	—	—	1	1
7	K. E.-D. Erfurt	—	—	—	—	—
8	K. E.-D. Frankfurt	1	—	—	—	1
9	K. E.-D. Hannover	—	1	—	—	1
10	Hessische Ludwigsb.	—	1	—	—	1
11	K. E.-D. Köln (linksr.)	2	2	—	2	6
12	K. E.-D. Köln (rechtsr.)	2	1	—	6	9
13	K. E.-D. Magdeburg	—	—	—	1	1
14	Pfälzische E.	1	—	—	1	2
15	Kgl. Sächsische Staatsb.	—	—	—	1	1
16	Kgl. Württemb. Staatsb.	—	—	—	—	—
17	Böhm. Nordbahn	1	3	—	—	4
18	Böhm. Westbahn	—	1	—	—	1
19	Gal. Carl-Ludwigb.	—	—	—	1	1
20	Graz-Köflacher E.	—	—	—	—	—
21	Kaiser Ferdinands-Nordb.	—	—	—	3	3
22	Kaschau-Oderberger E	—	—	—	—	—
23	Lemberg-Czern.-Jassy E.	1	—	—	1	2
24	Mohács-Fünfkirchner E.	—	—	—	2	2
25	Oesterr. Nordwestbahn	1	—	—	—	1
26	Oesterr.-Ung. Staats-E.-G. Oesterr. Linien	—	—	—	3	3
27	Oesterr.-Ung. Staats-E.-G. Ung. Linien	—	1	—	3	4
28	K. K. Oesterr. Staatsb.	2	7	—	10	19
29	Südbahn	—	2	—	2	4
30	Südnordd. Verbind.-B.	—	—	—	2	2
31	Ungar. Nordostbahn	—	—	—	1	1
32	Kgl. Ung. Staatseisenb.	2	11	—	17	30
33	Grand Central Belge	—	—	—	6	6
34	Holländische E.	—	—	—	—	—
35	Niederländische E.	—	—	—	—	—
36	Nord-Brabant-Deutsche E.	—	—	—	—	—
37	Kgl. Rumänische E.	—	1	—	5	6
38	Warschau-Wiener E.	—	—	—	1	1
	Summa	20	35	—	88	143

Gegenüber den vorangegangenen 3 Jahren, seitdem die neuen Aufschreibungen eingeführt sind, stellen sich diese Gesammtzahlen wie folgt:

Jahr	Zahl der Verwaltungen, welche Eingaben gemacht haben	vorgekommene Achsbrüche bei				zusammen
		Lokomotiven	Tendern	Personenwagen	Güterwagen	
1882	59	26	43	2	110	181
1883	43	19	35	3	100	157
1884	45	35	28	3	96	162
1885	38	20	35	—	88	143

Im abgelaufenen Jahre ist sonach im ganzen die Anzahl der Achsbrüche erheblich gesunken, wobei insbesondere zu bemerken ist, dass ein Bruch unter einem Personenwagen nicht vorgekommen ist.

In betreff der Zeit, während welcher die vorgenannten Brüche eingetreten sind oder entdeckt wurden, ergibt sich folgendes:

im Monat	bei Lokomotiven	bei Tendern	bei Güterwagen	zusammen
Januar	3	6	8	17
Februar	3	1	11	15
März	—	2	10	12
April	1	4	6	11
Mai	1	4	8	13
Juni	1	2	3	6
Juli	3	3	8	14
August	3	3	6	12
September	—	2	8	10
Oktober	2	3	7	12
November	2	3	6	11
Dezember	1	2	7	10
	20	35	88	143

Hiernach sind in den Sommermonaten April bis inklusive September 66 und in den Wintermonaten 77 Achsbrüche vorgekommen.

Durchschnittliche Benutzungsdauer, Kilometerzahl und Belastung.

Als mittlere Dauer der Benutzung der im Jahre 1885 gebrochenen Achsen ergibt sich:

bei den Lokomotiven eine solche von 13 Jahren 5 Monaten,
" " Tendern " " " 17 " 1 Monat,
" " Wagen " " " 18 " 2 Monaten,

Im Vorjahre haben die Zahlen betragen:

bei den Lokomotiven 14 Jahre 11 Monate,
" " Tendern 19 " 2 "
" " Wagen 17 " 1 Monat;

es ist daher die durchschnittliche Dauer der gebrochenen Achsen bei den Lokomotiven und Tendern gesunken, und nur bei den Wagen unerheblich gestiegen.

Ferner ergibt sich als die von einer Achse im Durchschnitte bis zum Bruche zurückgelegte Kilometerzahl:

bei den
Lokomotiven 338 180 km (gegen 391 855 km des Vorjahres,)
Tendern 358 280 " " 388 683 " " " ,
Wagen 394 147 " " 350 990 " " " .

Als Maximalleistungen in dieser Hinsicht sind zu verzeichnen:

643 092 km von einer Treibachse aus Tiegelgussstahl, zu einer Schnellzugslokomotive der Braunschweigischen Eisenbahn gehörig, 507 655 km von einer schmiedeisernen Tenderachse der Böhmischen Westbahn und 560 697 km von einer schmiedeisernen Achse, zu einem Güterwagen der Bayerischen Staatsbahnen gehörig.

Seit der letzten Revision haben ferner die gebrochenen Achsen im Durchschnitt zurückgelegt:

bei den Lokomotiven 42 080 km (gegen 17 807 km),
" " Tendern 17 130 " " 27 056 " ,
" " Wagen 14 138 " " 23 176 " .

Hiervon haben im Maximum seit der letzten Revision zurückgelegt:

eine Treibachse aus Gussstahl von einer Lokomotive der Oesterreichischen Nordwestbahn mit 228 342 km, eine Tenderachse aus Tiegelgussstahl der Königlichen Eisenbahndirektion

Elberfeld mit 60 935 km, und eine Eisenachse von einem Güterwagen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen mit 25 069 km.

Die durchschnittliche Belastung der gebrochenen Achsen hat betragen:

	bei normaler Belastung	zur Zeit des Bruches
für eine Lokomotivachse . .	11 414 kg	11 358 kg
„ „ Tenderachse	7 400 „	6 596 „
„ „ Wagenachse	6 976 „	6 252 „

In 8 Fällen waren die gebrochenen Achsen, und zwar nur bei den Wagenachsen, zur Zeit des Bruches mehr belastet, als bei normaler Benutzung, und zwar hat die Mehrbelastung pro Achse im Durchschnitt 2,4 pCt. betragen.

Fabrikanten, Material und Alter der gebrochenen Achsen.

Namen der Fabrikanten oder des Werkes	Zahl der Achsen aus				Summa der Achsen
	Schmiedeisen	Puddelstahl	Bessemer Stahl	Gussstahl	
a) Lokomotiven.					
Bochum	—	—	—	4	4
Borsig	—	—	—	1	1
Gussstahlwerk Annen . . .	—	—	—	2	2
Krupp	—	—	—	3	3
Maffei	—	—	—	1	1
Sigl	2	—	2	—	4
Yorkshire Engine Cp. . . .	1	—	—	—	1
Unbekannt	2	1	—	1	4
	5	1	2	12	20
b) Tender.					
Borsig	—	1	—	1	2
Haswell	—	—	—	1	1
Horovitz	1	—	—	—	1
Hörde	—	—	—	1	1
Hösch & Söhne	1	—	—	—	1
König & Reunert	—	—	—	1	1
Lowmoore Werke	1	—	—	—	1
Krupp	—	—	—	1	1
Maffei	3	—	—	—	3
Neuberg	1	—	—	—	1
Prevali	2	—	—	—	2
Sigl	2	—	1	—	3
Stefanau	1	—	—	—	1
Storé	—	—	—	2	2
Unbekannt	11	—	1	2	14
	23	1	2	9	35
c) Wagen.					
Englerth, Cünzer & Fusse . .	—	2	—	—	2
Ganz & Cp.	6	—	—	—	6
Horovitz	1	—	—	—	1
Hörde	2	1	1	—	4
Hösch & Söhne	1	1	—	—	2
Klett & Cp.	10	—	—	—	10
Krupp	—	—	1	2	3
Laurahütte	2	—	—	—	2
Lloyd Fosters	1	—	—	—	1
Maffei	3	—	—	—	3
Owens	2	—	—	—	2
Phönix in Laar	—	1	—	—	1
Prevali	11	—	—	—	11
Reschitza	1	—	2	2	5
Schmidt in Breslau	1	—	—	—	1
Stefanau	2	—	—	—	2
Ternitz	—	—	—	1	1
Witkowitz	2	—	3	—	5
Wasseralfingen	4	—	—	—	4
Wolfsberger Werk	1	—	—	—	1
Zeltweg	3	—	—	1	4
Unbekannt	14	—	2	1	17
	67	5	9	7	88

Hieraus ergibt sich, dass im ganzen 95 Stück oder 66 pCt. Eisenachsen und 48 Stück oder 34 pCt. Stahlachsen gebrochen waren; im Vorjahre haben die analogen Zahlen 67 pCt. und 33 pCt. betragen.

Nach der Art der Benutzung eingetheilt, ergibt sich noch, dass unter den gebrochenen Achsen: bei den Lokomotiven 16 Treib-, 2 Kuppel- und 2 Laufachsen, bei den Tendern 34 und bei den Wagen 26 gebremste Achsen waren; die übrigen Tender- und Wagenachsen waren ungebremst.

Werden die Eisen- und Stahsachsen nach ihrem Alter, das ist nach der Zeit von der Inbetriebsetzung bis zu jener des Bruches geordnet, so ergibt sich folgende Zusammenstellung:

	Eisenachsen	Stahlachsen
Es waren unter 1 Jahr alt	—	1
über 1 „ „	—	3
„ 2 Jahre „	1	—
„ 3 „ „	—	1
„ 7 „ „	1	—
„ 9 „ „	2	1
„ 10 „ „	—	1
„ 11 „ „	2	8
„ 12 „ „	—	3
„ 13 „ „	3	7
„ 14 „ „	3	3
„ 15 „ „	7	6
„ 16 „ „	3	1
„ 17 „ „	9	1
„ 18 „ „	4	2
„ 19 „ „	4	2
„ 20 „ „	4	—
„ 21 „ „	1	1
„ 22 „ „	1	1
„ 23 „ „	4	1
„ 24 „ „	2	1
„ 25 „ „	3	1
„ 26 „ „	2	1
„ 27 „ „	1	—
„ 28 „ „	2	1
„ 29 „ „	2	—
„ 30 „ „	2	—
„ 31 „ „	3	—
„ 36 „ „	1	—
Alter nicht angegeben	28	1
	95	48

Unter den Eisenachsen hatte die kürzeste Dauer, und zwar von 2 Jahren, eine Achse ohne Angabe des Fabrikanten, gehörig zu einem Kohlenwagen der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft. Der Bruch war in der Nabe, bei voller Fahrt auf der Strecke erfolgt. Die älteste Eisenachse mit 36 Jahren war eine von Maffei gelieferte Achse aus Walzeisen eines Güterwagens der Königlich Bayerischen Staatsbahnen. Der betreffende Wagen wurde zuletzt nur zum Zwecke der Löschabfuhr benutzt. Die Achse brach beim Verschieben des Wagens mit Hand auf einem Seitengleis, ohne irgend welche Folgen mit sich zu bringen.

Unter den Stahlachsen hatte die kürzeste Dauer, und zwar von $2^1/_2$ Monaten, eine vom Witkowitzer Eisenwerke gelieferte Achse aus Bessemerstahl eines Güterwagens der Galizischen Carl-Ludwigbahn. Der Bruch war im Schenkel und zwar infolge schlechten Materials (Schlackennester) eingetreten. Die längste Dauer mit 28 Jahren hatte eine Laufachse aus Gussstahl unbekannten Ursprunges einer Lokomotive der Königlich Bayerischen Staatsbahnen. Der Bruch erfolgte beim Passiren des Einfahrtswechsels in einer Station und zwar infolge alten Anbruchcs dicht an der Innenseite der Radnabe.

Die Geschwindigkeit, mit welcher die zugehörigen Fahrzeuge vorzugsweise gelaufen sind, sowie die Gattung des Zuges, sind aus der nachfolgenden Zusammenstellung ersichtlich.

Geschwindigkeit km	in Eilzügen	in Personenzügen	in gemischten Zügen	in Güterzügen	in Materialzügen	während des Verschiebens	ohne Angabe	
20	—	—	—	11	1	—	—	
25	—	—	—	24	—	—	—	
30	—	—	3	50	—	—	—	
35	—	1	6	4	—	—	—	
40	—	4	—	4	—	—	—	
45	—	1	1	9	—	—	—	
50	1	2	—	—	—	—	—	
55	—	—	—	—	—	—	—	
60	1	4	—	—	—	—	—	
65	2	1	—	—	—	—	—	
70	2	—	—	—	—	—	—	
75	1	—	—	—	—	—	—	
Verschieben	—	—	—	—	—	1	—	
Ohne Angabe	—	—	—	—	—	—	9	
Summa	7	13	10	102	1	1	9	143

Von den im Jahre 1885 eingetretenen Achsbrüchen waren sonach 30 = 20 pCt. bei Personen befördernden Zügen vorgekommen; im Vorjahre war in dieser Beziehung der gleiche Prozentsatz zu verzeichnen.

Aus der nachfolgenden Zusammenstellung ist ersichtlich, bei welcher Gelegenheit die einzelnen Achsen gebrochen beziehentlich entdeckt worden waren.

	Lokomotiven	Tender	Wagen	Summa
Bei voller Fahrt auf der Strecke . .	7	15	41	63
Beim Durchfahren eines Bahnhofes	7	14	22	43
Beim Verschieben	1	3	3	7
Bei Revision	4	1	16	21
Bei einem Zusammenstosse	—	1	—	1
Bei einer Entgleisung	1	1	—	2
Ohne Angabe	—	—	6	6
	20	35	88	143

Die meisten Brüche sind sonach vorgekommen:
bei voller Fahrt auf der Strecke mit 44 pCt. (44 pCt. im Vorjahre)
und beim Durchfahren eines Bahnhofes mit 30 pCt. (30 pCt. im Vorjahre).

In der nachfolgenden Zusammenstellung sind die **Bruchstellen** und die **Beschaffenheit der Bruchflächen**, soweit dies aus den Aufschreibungen zu entnehmen ist, ersichtlich gemacht.

	Beschaffenheit der Bruchfläche	Bruchstelle: im Achsschenkel	an der Innenseite der Nabe	in der Nabe selbst	gegen die Achsmitte	an der Kurbel	ohne Angabe	Zahl der Brüche
Bei den Stahlachsen								
Lokomotivachsen	frisch gebrochen	—	—	—	1	—	—	1
	weniger als 1/3 alter Bruch . .	—	—	—	1	1	—	2
	mehr als 1/3 alter Bruch	1	4	—	3	2	—	10
	ohne Angabe . . .	2	—	—	—	—	—	2
Tenderachsen	frisch gebrochen	—	2	—	1	—	—	3
	weniger als 1/3 alter Bruch . .	—	1	1	—	—	—	2
	mehr als 1/3 alter Bruch	2	3	—	1	—	—	6
	verrieben	—	1	—	—	—	—	1
Wagenachsen	frisch gebrochen	1	—	—	—	—	—	1
	weniger als 1/3 alter Bruch . .	1	1	—	—	—	—	2
	mehr als 1/3 alter Bruch	10	1	—	—	—	—	11
	verrieben	1	—	—	—	—	—	1
	ohne Angabe . . .	5	—	—	—	—	1	6
Zusammen	frisch gebrochen	1	2	—	2	—	—	5
	weniger als 1/3 alter Bruch . .	1	2	1	1	1	—	6
	mehr als 1/3 alter Bruch	13	8	—	4	2	—	27
	verrieben	1	1	—	—	—	—	2
	ohne Angabe . . .	7	—	—	—	—	1	8
Bei den Eisenachsen								
Lokomotivachsen	mehr als 1/3 alter Bruch	3	1	—	—	—	—	4
	ohne Angabe . . .	1	—	—	—	—	—	1
Tenderachsen	frisch gebrochen	1	—	—	—	—	—	1
	weniger als 1/3 alter Bruch . .	1	—	—	—	—	—	1
	mehr als 1/3 alter Bruch	6	4	5	—	—	—	15
	verrieben	1	—	—	—	—	—	1
	ohne Angabe . . .	2	3	—	—	—	—	5
Wagenachsen	frisch gebrochen	3	—	—	—	—	—	3
	weniger als 1/3 alter Bruch . .	5	—	1	—	—	—	6
	mehr als 1/3 alter Bruch	13	3	18	—	—	—	34
	verrieben	6	—	—	—	—	—	6
	ohne Angabe . . .	13	1	4	—	—	—	18
Zusammen	frisch gebrochen	4	—	—	—	—	—	4
	weniger als 1/3 alter Bruch . .	6	—	1	—	—	—	7
	mehr als 1/3 alter Bruch	22	8	23	—	—	—	53
	verrieben	7	—	—	—	—	—	7
	ohne Angabe . . .	16	4	4	—	—	—	24

Es fanden also Achsbrüche statt:

im Achsschenkel .	78 = 55 pCt.	(gegen 57 pCt. des Vorjahres)
an der Innenseite der Nabe . . .	25 = 17 „	„ 16 „ „ „
in der Nabe selbst	29 = 20 „	„ 14 „ „ „
gegen die Achsmitte zu	7 = 5 „	„ 8 „ „ „
an der Kurbel . .	3 = 2 „	„ — „ „ „
ohne Angabe der Stelle	1 = 1 „	„ 5 „ „ „

Bemerkenswerth ist noch, dass bei einer schmiedeisernen Wagenachse ein doppelter Bruch, und zwar in den beiden Naben, erfolgt war.

Was ferner die Beschaffenheit der Bruchfläche anlangt, so hatten von den gebrochenen Achsen

frische Brüche . .	9 = 6 pCt.	(gegen 15 pCt. des Vorjahres)
geringe alte Anbrüche	13 = 9 „	„ 18 „ „ „
bedeutendere alte Anbrüche . . .	80 = 56 „	„ 43 „ „ „
eine verriebene Bruchfläche . .	9 = 6 „	„ 7 „ „ „

Bei 32 = 23 „ war eine nähere Bezeichnung der Bruchflächen nicht angegeben.

Ursachen der Brüche.

Die Ursachen der Brüche, wie sie theils aus den Aufschreibungen selbst, theils aus den Zeichnungen und dem Vergleiche der Daten entnommen werden konnten, stellen sich wie folgt:

		Fehler im Material	schlechte Anarbeitung	alter Bruch, der zu entdecken war	alter Bruch, der nicht zu entdecken war	Zusammenstoss	Heisslaufen	ohne Angabe	Summa
Lokomotivachsen	aus Stahl	3	—	5	3	—	—	4	15
	„ Eisen	2	—	—	2	—	—	1	5
Tenderachsen	„ Stahl	6	1	1	2	1	—	1	12
	„ Eisen	8	—	4	8	—	—	3	23
Wagenachsen	„ Stahl	8	—	7	—	—	—	6	21
	„ Eisen	15	—	12	23	—	8	9	67
Zusammen	aus Stahl	17	1	13	5	1	—	11	48
	„ Eisen	25	—	16	33	—	8	13	95

Infolge von Fehlern im Material waren also 42 = 29 pCt. (gegen 21 pCt. des Vorjahres) entstanden, wobei die grössere Zahl, 25, auf die Eisenachsen fällt.

Was die Ursachen infolge fehlerhafter Anarbeitung anlangt, so ist bei einer Achse der Bruch, welcher an der Innenseite der Nabe erfolgt war, dem zu scharfen Ansatze hinter der Nabe zugeschrieben worden. Es ist unzweifelhaft, dass dieser Umstand, obzwar er sonst nicht ausdrücklich angeführt worden ist, auch bei den meisten übrigen Achsen, bei welchen der Bruch dicht hinter der Nabe erfolgt war, die Ursache hiervon gewesen ist.

Die meisten Brüche, 67 = 47 pCt. (gegen 39 pCt. des Vorjahres) waren jedoch infolge alter Anbrüche entstanden, von welchen die grössere Zahl, soweit sich dies nach den vorhandenen Aufzeichnungen beurtheilen liess, durch rechtzeitige Untersuchung hätten entdeckt werden können.

Die Folgen der Brüche

sind durch die nachfolgende Zusammenstellung dargestellt.

Zuggattung	Zahl der Brüche	Fahrzeug	sonstige Beschädigug des Fahrzeuges	Beschädigung der Bahn	Entgleisung	Entgleisung, mit Beschädigung der Bahn und von Fahrzeugen	ohne Folgen	ohne Angabe der Folgen
Eilzüge . .	7	Lokomotive .	—	—	—	—	2	2
		Tender . . .	—	—	—	—	—	3
Personenzüge	13	Lokomotive .	—	—	—	—	1	3
		Tender . . .	—	—	—	—	1	9
Gemischte Züge	10	Lokomotive .	—	—	—	—	—	3
		Tender . . .	—	—	—	—	—	5
		Wagen . . .	1	—	—	—	1	—

Güterzüge	102	Lokomotive	—	—	—	—	3	6
		Tender	1	—	—	—	3	12
		Wagen	3	1	1	4	8	59
Arbeitszüge	1	Wagen	1	—	—	—	—	—
Verschieben	1	Tender	—	—	—	—	—	1
ohne Angabe	9	Wagen	—	—	—	—	—	9
Zusammen	143	Lokomotive	—	—	—	—	6	14
		Tender	1	—	—	—	4	30
		Wagen	5	1	1	4	9	68

II. Achs-Anbrüche.

Zahl der Anbrüche, die in den Werkstätten oder sonstwo entdeckt worden sind und zu einer Auswechslung der betreffenden Achse geführt haben.

No.	Verwaltung	angebrochene Achsen bei Lokomotiven	Tender	Wagen	zusammen
1	Kgl. Bayer. Staatsbahnen	—	—	—	—
2	K. E.-D. Berlin	7	—	1	8
3	Braunschweigische E.	4	—	—	4
4	K. E.-D. Breslau	—	—	—	—
5	K. E.-D. Elberfeld	—	—	—	—
6	Eisenb. in Elsass-Lothringen	—	—	—	—
7	K. E.-D. Erfurt	—	1	—	1
8	K. E.-D. Frankfurt	3	—	—	3
9	K. E.-D. Hannover	1	—	—	1
10	Hessische Ludwigsb.	—	—	1	1
11	K. E.-D. Köln (linksr.)	—	—	—	—
12	K. E.-D. Köln (rechtsr.)	3	—	—	3
13	K. E.-D. Magdeburg	—	—	—	—
14	Pfälzische E.	—	—	—	—
15	Kgl. Sächs. Staatsb.	4	2	106	112
16	Kgl. Württemb. Staatsb.	—	—	236	236
17	Böhm. Nordbahn	—	—	—	—
18	Böhm. Westbahn	1	—	3	4
19	Gal. Carl-Ludwigb.	—	2	2	4
20	Graz-Köflacher E.	—	—	10	10
21	Kaiser Ferdinands-Nordb.	2	11	56	69
22	Kaschau-Oderberger B.	—	1	—	1
23	Lemberg-Czern.-Jassy E.	—	—	—	—
24	Mohács-Fünfkirchner E.	—	—	—	—
25	Oest. Nordwestb.	—	—	—	—
26	Oesterr.-Ung. Staats-E.-G. Oesterr. Linien	1	1	12	14
27	Oesterr.-Ung. Staats-E.-G. Ung. Linien	3	—	39	42
28	K. K. Oesterr. Staatsb.	32	22	69	123
29	Südbahn	34	54	1205	1293
30	Südnorddeutsche V.-B.	—	—	40	40
31	Ungar. Nordostbahn	—	—	—	—
32	Kgl. Ung. Staatsb.	14	7	17	38
33	Grand Central Belge	—	—	—	—
34	Holländische E.	—	—	1	1
35	Niederländische E.	1	1	—	2
36	Nord-Brabant-Deutsche E.	1	—	—	1
37	Kgl. Rumänische E.	—	—	—	—
38	Warschau-Wiener E.	—	—	—	—
	Summa	111	102	1798	2011

Im Vorjahre haben diese Ziffern betragen:

bei den Lokomotiven	100
„ „ Tendern	69
„ „ Wagen	1 587
	1 756.

Es ist sonach die Anzahl der Anbrüche um 14 pCt. gestiegen.

Was das Material der ausgewechselten Achsen betrifft, so waren

aus Eisen	1 846 Stück,
„ Gussstahl	26 „
„ Puddelstahl	7 „
„ Bessemerstahl	129 „
„ Flussstahl	3 „
	2011 Stück.

Es waren sonach von den fehlerhaften Achsen 92 pCt. aus Eisen und 8 pCt. aus Stahl; im Vorjahre waren 93 bezw. 7 pCt. zu verzeichnen.

In betreff der Stelle, an welcher die Anbrüche vorgekommen sind, ergibt sich, insoweit dies aus den Aufzeichnungen zu entnehmen war, folgendes:

	bei Achsen aus Stahl	bei Achsen aus Eisen
Anbrüche im Schenkel	16	259
„ an der Kurbel	6	—
„ am Kurbelhalse	3	—
„ dicht an der Innenseite der Nabe	4	262
„ in der Nabe	62	1 247
„ im Schafte	20	3
„ ohne Angabe der Stelle	54	75
	165	1 846
	2011	

Die fehlerhaften Achsen nach Jahren der Benutzung geordnet, ergibt folgendes:

Es waren	Achsen aus Stahl	aus Eisen
3 Jahre alt	—	1
5 „ „	—	1
8 „ „	1	—
9 „ „	1	2
11 „ „	2	1
12 „ „	3	15
13 „ „	4	78
14 „ „	10	21
15 „ „	6	28
16 „ „	32	149
17 „ „	24	66
18 „ „	10	322
19 „ „	9	132
20 „ „	5	14
21 „ „	—	69
22 „ „	—	32
23 „ „	2	432
24 „ „	—	97
25 „ „	—	80
26 „ „	—	16
27 „ „	—	58
28 „ „	—	15
29 „ „	—	12
30 „ „	—	13
31 „ „	—	20
32 „ „	—	6
33 „ „	—	1
34 „ „	—	3
37 „ „	—	1
ohne Angabe des Alters	56	161
	165	1 846

(Schluss folgt.)

Beiblatt zu No. 59 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 31. Juli 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

2. Güterverkehr.

Ostpreussisch - Bayerischer Verband. Der am 1. August d. Js. in Kraft tretende Nachtrag II zum Gütertarif vom 1. Oktober 1885 enthält neue Frachtsätze für die Station Inningen, Aenderungen der Ausnahmetarife für Holz, Getreide etc., Flachs etc., sowie neue Ausnahmetarife für Steine des Spezialtarifs III, leer zurückgehende Bierfässer und Mehl.

Exemplare des Nachtrags können von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden.

Erfurt, den 26. Juli 1886. (1580)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Verbands-Kohlenverkehr. Am 1. August 1886 tritt der Nachtrag IV zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Norddeutschen Verbande vom 1. Dezember 1884 in Kraft, enthaltend neue bezw. anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze für den Verkehr von den Anschlusszechen bei den Stationen „Zeche Gneisenau bei Derne“ und Eving der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach Stationen der Oldenburgischen Staatsbahn und den Stationen Leubingen, Neubabelsberg, Schlachtensee und Wannsee des Eisenbahn - Direktionsbezirks Magdeburg, Marktgölitz, Probstzella und Unterloquitz des Bezirks Erfurt, Rothehütte-Königshof der Halberstadt-Blankenburger und Tangermünde der Stendal-Tangermünder Eisenbahn sowie für den Verkehr von Station Georgsmarienhütte nach Grossensiel und Kleinensiel.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. September 1886 in Kraft.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betreffenden Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 27. Juli 1886. (1581)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Frachtermässigungen für Eisenerze aus dem Lahn-, Dill- und Sieg- etc. Gebiet sowie für Ruhrkokes nach jenen Gebieten. Mit dem 1. August d. J. gelangen ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für die Beförderung von

a) Eisenerz im Verkehre von und nach verschiedenen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Elberfeld, Frankfurt a/Main, Hannover und Köln (rrh.), sowie der Eisern-Siegener und Rhene-Diemelthalbahn,

b) Kokes zum Hochofenbetrieb im Verkehre von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rrh.) nach Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Elberfeld, Frankfurt a/Main, Hannover und Köln (rrh.), sowie der Eisern-Siegener Eisenbahn

zur Einführung.

Die Frachtermässigungen werden lediglich mit Rücksicht auf die augenblickliche Nothlage des Eisensteinbergbaues an der Sieg, Dill und Lahn gewährt, und erfolgen deshalb nur ausnahmsweise und vorübergehend, längstens für die Zeit bis Ende des Jahres 1887. Die frühere Aufhebung der ermässigten Fachtsätze — selbstredend unter Wahrung der gesetzlichen Frist — bleibt für den Fall ausdrücklich vorbehalten, dass die Voraussetzungen ihrer Einführung nicht mehr vorliegen.

Exemplare des betreffenden Ausnahmetarifs sind bei den betheiligten Verwaltungen und Güterexpeditionen zum Preise von 55 ₰ für das Stück zu haben.

Köln, den 24. Juli 1886. (1582)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Berlin-Thüringisch-Bayerischer Verband. Der am 1. August d. J. in Kraft tretende Nachtrag V zum Berlin-Thüringisch-Bayerischen Gütertarif enthält neue bezw. abgeänderte Frachtsätze für die Stationen Ichtershausen, Hohenbocka B. G., Peitz C. Gr., Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife für Holz, Steine des Sp.-T. III, Glassand und Stückgut, neue widerrufliche Ausnahmetarife für leere Bierfässer, Holz des Sp.-T. III und Mehl, sowie Berichtigungen.

Insoweit durch den Nachtrag, welcher von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden kann, Frachterhöhungen für die Stationen Hohenbocka B. G. und Peitz C. G. herbeigeführt werden, bleiben die seitherigen billigeren Sätze noch bis 15. September d. J. in Kraft.

Erfurt, den 26. Juli 1886. (1583)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr via Brenner. Ausnahmetarif für Rohzucker. An Stelle des ab 15. Oktober 1883 giltigen Ausnahmetarifs für die Beförderung von Rohzucker aus Deutschland nach San Martino Veneto via Brenner gelangt am 15. August l. J. ein neuer Ausnahmetarif mit wesentlich ermässigten Frachtsätzen, giltig für Sendungen nach San Martino Veneto und Sinigallia, Stationen der Italienischen Südbahngesellschaft (Adriatische Linien), zur Einführung.

Die im Ausnahmetarif vom 15. Oktober 1883 enthaltenen Frachtsätze im Verkehr mit Dettum, Hedwigsburg, Watenstedt und Wendessen, Stationen der vormaligen Braunschweigischen Eisenbahn, und Eisenach (W. B.) bleiben ohne Ersatz; der Frachtsatz für letztere Station gilt jedoch noch bis zum 15. September l. J.

München, den 24. Juli 1886. (1584)
Generaldirektion
der K. B. Verkehrsanstalten
Betriebsabtheilung.

Getreideverkehr aus Russland. Aufhebung von Tarifen. Mit 1./13. September a./n. St. 1886 treten folgende Tarife ausser Kraft:

a) Spezialtarif für Getreide etc. von Stationen der Fastower Bahn nach Brody und Podwoloczyska, vom 3./15. November a./n. St. 1881;

b) Spezial-Exporttarif für Getreide etc. von Stationen der Kursk-Kiewer Bahn nach Brody und Podwoloczyska vom 19. September/1. Oktober a./n. St. 1885;

c) Spezial-Exporttarif für Getreide etc. von Stationen der Charkow-Nicolajewer Bahn nach Podwoloczyska und Brody vom 10./22. Juli a./n. St. 1885, dann vom 20. Oktober/1. November a./n. St. 1885 und vom 1./13. Juni a./n. St. 1886;

d) Spezial-Exporttarif für Getreide etc. von Stationen der Ekaterinen Bahn nach Podwoloczyska und Brody vom vom 10/22. Juli a./n. St. 1885 und vom 1./13. Juni s./n. St. 1886;

e) Spezial-Exporttarif für Getreide etc. von Stationen der Moskau-Kursker Bahn nach Brody und Podwoloczyska vom 20. Oktober/1. November a./n. St. 1885;

f) Spezial-Exporttarif für Getreide etc. von Stationen der Kursk-Charkow-Azower Bahn nach Brody und Podwoloczyska vom 20. Oktober/1. November a./n. St. 1885.

Die eventuelle Einführung neuer Tarife an Stelle der obigen wird seinerzeit besonders bekannt gemacht.

Wien, den 27. Juli 1886. (1585)
Die Generaldirektion
der K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwigbahn.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags - Verkehr. Tarifangelegenheit. Am 15. August cr. treten die Nachträge IV zu den Tarifen Oesterreich-Laube respektive Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Oesterreich-Dresden-Elbkai vom 1. April 1885 in Kraft.

Exemplare derselben liegen bei den betheiligten Bahnen, sowie bei der unterzeichneten Generaldirektion zum Bezuge, beziehungsweise zur Einsicht bereit.

Wien, am 23. Juli 1886. (1586)
Die Generaldirektion.

3. Personen- und Güterverkehr.

Vom 1. August 1886 an beträgt der Fahrpreis für ein Tourbillet in der I. Wagenklasse zwischen Prag und Franzensbad via Pilsen-Eger für Schnellzug 12,06 fl. Oe. W. und für Personenzug 10,90 fl. Oe. W.

Prag, im Juli 1886. (1587)
Die Betriebsdirektion
der K. K. priv. Böhmischen Westbahn,
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Königl. Ungar. Staatsbahnen. Auf sämmtlichen Linien der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen tritt für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden mit 1. August d. J. ein neuer Tarif-Kilometerzeiger in Wirksamkeit, welcher seinerzeit mittelst besonderer Kundmachung auch für den Eil- und Frachtgutverkehr eingeführt werden wird.

Demzufolge wird der vom 1. Januar 1881 gültige bisherige Kilometerzeiger der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen sammt allen Nachträgen, sowie der in den Lokaltarifen der vormaligen Ersten Siebenbürger u. Alföld-Fiumaner Eisenbahn enthaltene Kilometerzeiger ab 1. August l. J. für die Beförderung von Personen, Reise-

gepäck und Hunden ausser Kraft treten, dagegen für den Eil- und Frachtgutverkehr bis zu der oben erwähnten seinerzeitigen Verfügung noch in Wirksamkeit verbleiben.

Exemplare des neuen Kilometerzeigers sind im Tarifbüreau der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen erhältlich.

Budapest, am 21. Juli 1886 (1588)
Die Direktion.

6. Vakanzen.

Königlich Württembergische Staatseisenbahnen. Erledigte Obermaschinenmeisters-Stelle. Bei der Generaldirektion der K. Württembergischen Staatseisenbahnen und Bodensee-Dampfschifffahrt ist die etatsmässige Oberbeamtenstelle eines Obermaschinenmeisters mit dem Wohnsitz in Stuttgart und mit dem Jahresgehalt von 3 600 *M.* bis 4 800 *M.* zu besetzen.

Der Obermaschinenmeister hat die Aufsicht über den Betrieb der Eisenbahnwerkstätten, über den Lokomotiven- und Schiffsmaschinendienst, sowie über die Unterhaltung der Fahrbetriebsmittel und mechanischen Einrichtungen bei der Eisenbahn und Dampfschifffahrt zu führen.

Die Bewerber, welche sich über den Besitz der erforderlichen fachwissenschaftlichen Ausbildung und über die nöthigen Kenntnisse und Erfahrungen im Werkstätte- und Betriebsdienst ausweisen können sind eingeladen, ihre Meldungen unter Beischluss einer Nationalliste und der Befähigungsweise binnen 4 Wochen bei der unterzeichneten Behörde einzureichen.

Stuttgart, den 26. Juli 1886. (1589)
Generaldirektion
der Königl. Württembergischen Staatseisenbahnen und der Bodensee-Dampfschifffahrt.
Hofacker.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

No. 60.

Zeitung des Vereins

1886.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pranumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 4. August 1886.

Der Nord-Ostseekanal.

(Schluss aus No. 59.)

Der Grund der Erbauung des Nord-Ostseekanals ist ein zweifacher. Zunächst ist die Bedeutung für unsere Kriegsflotte hervorzuheben. Die bisher getrennten Theile derselben können später sowohl in der Nord- wie in der Ostsee zusammengezogen werden, ohne dass der überlegene Feind, der etwa den Sund und die Belte zu beherrschen im Stande sein würde, dies zu hindern oder auch nur zu wissen vermöchte. Jedoch nicht nur in diesem äussersten Falle, sondern auch im Frieden und in der Vorbereitung zum Kriege ist die stets leistungsfähige und schnelle Verbindung zwischen den beiden Deutschen Meeren und den hauptsächlichsten Marinehäfen Kiel und Wilhelmshaven eine sehr werthvolle. Den Nutzen des Kanals für die Flotte abzuschätzen dürfte schwer möglich sein; er übersteigt aber jedenfalls die Summe von 51 000 000 *M*, welche der jetzt auszuführende Bau mehr kostet als ein solcher, der in Eckernförde endigen und in Abmessungen hergestellt würde, die der Handelsschifffahrt genügen. So erheblich auch der Nutzen des neuen Wasserweges für den gesammten Ostseeverkehr und besonders für die Hebung des Deutschen Handels zu werden verspricht: ohne die wesentliche Unterstützung, welche der Entwurf durch seine hohe Bedeutung für die militärische Stärkung Deutschlands gefunden, würde er schwerlich je, keineswegs aber wohl aus Staatsmitteln gebaut sein. Auf Einzelheiten über den kriegsmaritimen Werth einzugehen, kann weder zweckmässig noch hier am geeigneten Orte sein.

Der zweite Grund zur Anlage des Kanals liegt in der wirthschaftlichen Bedeutung, und diese ist wiederum eine zweifache:

1. ohne Unterschied der Nationalität für den gesammten Handel, welcher jedoch durch eine Abgabe zu der Unterhaltung und Verzinsung des Anlagekapitals beiträgt,
2. für die Deutschen Küstenstriche im besonderen durch Hebung ihres Antheils an der Schiffsbewegung und durch Vermehrung des Waarenaustausches im eigenen Lande.

Der Vortheil, den die gesammte Ostseeschifffahrt von der Kanalanlage hat, beruht hauptsächlich in der Abkürzung des Weges und der Fahrzeit, sowie in der Vermeidung der Gefahren, mit denen die Umsegelung von Skagen verbunden ist Die Anzahl der Unglücksfälle, namentlich derjenigen, bei welchen der gänzliche Verlust von Schiff und Mannschaft zu beklagen ist, wird stets sehr viel geringer bei der Benutzung des Nord-Ostseekanals als bei der Fahrt um Skagen und durch den Sund ausfallen und diese grössere Sicherheit zum Theil in einer Ermässigung des für Schiff und Ladung zu entrichtenden Versicherungssatzes zum unmittelbaren Ausdruck kommen. — Den meist bestimmenden Ausschlag für die Wahl zwischen den beiden, später zur Verfügung stehenden Seewegen wird die zu erwartende Abkürzung geben. Wird für gewöhnliche Frachtdampfer in offener See eine Geschwindigkeit von durchschnittlich 8,25 Seemeilen, im Kanal eine solche von 5,3 Seemeilen = 10 km und ausserdem für Durchschleusen und sonstige Verzögerungen ein Aufenthalt von 3 Stunden vorausgesetzt, so ergibt sich für den Weg- und Zeitgewinn zwischen einzelnen Nordseehäfen und dem Theil der Ostsee östlich von Rügen folgende Zusammenstellung:

Fahrt nach der Ostsee von	Gewinn an Wegelänge bei Benutzung des Kanals	Gewinn an Zeit bei Benutzung des Kanals
	Seemeilen	Stunden
Hamburg	425	45
Bremerhaven	323	33
Emden	283	28
Amsterdam	237	22
Rotterdam	237	22
Antwerpen	237	22
Dünkirchen	239	22
London	239	22
Hull	181	15
Hartlepool	121	8
New-Castle	107	6
Leith	84	4

Es ist ersichtlich, wie gerade die Deutschen Nordseehäfen in erster Linie von der Kanalanlage Vortheil haben werden, wie auch eine Erweiterung der Zusammenstellung zeigen würde, dass alle Deutschen Ostseeplätze westlich von Rügen, also Kiel, Lübeck, Rostock u. s. w. noch erheblich mehr gewinnen, als die weiter östlich gelegenen Häfen. Bei angemessener Festsetzung der Kanalabgabe ist die Hoffnung berechtigt, dass alle Schiffe, welche aus nicht nördlicher als London gelegenen Häfen zur Ostsee fahren, den neuen Seeweg mit Vortheil benutzen können und daher auf deren Heranziehung gerechnet werden darf. Segelschiffe würden dabei 3—5 Tage, oft sogar bei widrigen Winden Wochen gewinnen können. Wie hoch die Abgabe festgesetzt werden wird, ist noch nicht bestimmt; sie muss jedenfalls unter der Ersparniss liegen, welche der Kanal dem Rheder durch schnellere Fahrt, Verminderung der Versicherungsgebühr, Ausfall von Nothhafen- und Lootsengeldern im Kattegat und Sund, sowie durch Zinsgewinn an der Ladung bietet, und je nach der Schiffsart, ob Segler oder Dampfer, sowie nach Ladung und Jahreszeit verschieden bemessen werden. Einschliesslich der Stellung der Lootsen in der Elbe und im Kanal, sowie des Durchschleppens der Segelschiffe ist der Zoll auf durchschnittlich 0,75 ℳ für die Netto-Registertonne Ladefähigkeit geschätzt und in dieser mittleren Höhe auch von den meisten nautischen Vereinen als zweckmässig bezeichnet worden. Indess ist die Beschlussfassung hierüber bis nach Beendigung des Baues ausgesetzt.

Der besondere Vortheil, den man sich von der Kanalanlage für Deutsche Industrie und Deutschen Handel verspricht, beruht in der gebotenen Möglichkeit eines engeren, auf Wechselverkehr beruhenden Waarenaustausches zwischen den westlichen und östlichen Bezirken unseres Vaterlandes. Hauptsächlich kommen dabei in Betracht die Getreide ausführenden und Kohle und Eisen bedürfenden Ostseeprovinzen Preussens und das grosse Industriegebiet Rheinland-Westfalens. Dass sich ausserdem noch eine Menge Verkehrsbeziehungen anderer Art entwickeln werden, steht zu erwarten, doch ist es schwer, dieselben schon jetzt in Zahlen zu fassen, während dies bei dem Austausch der Kohle gegen Getreide eher möglich erscheint.

Die Deutschen Ostseehäfen haben als Haupteinfuhrartikel, abgesehen von Stückgütern,

Steinkohle mit durchschnittlich . . . . . 1 000 000 t jährlich
Eisen und Eisenwaaren mit durchschnittlich 150 000 t „ ,

während sie jährlich im Mittel

500 000 t Getreide und
500 000 t Bauholz

ausführen. Zum weitaus grössten Theile gehen und kommen Aus- und Einfuhr nach bezw. von England in einem so gleichmässigen Wechselverkehr, dass nur selten Ballastfahrten nöthig werden und daher die Schiffsfrachten einen niedrigen Stand haben können. In diesem Umstande liegt der hauptsächlichste Grund des Uebergewichtes, den England im Handel und in der Schiffsbewegung der Ostsee besitzt. Wir könnten nun das aus den Ostseehäfen ausgeführte Getreide und Bauholz zwar ebensogut in Rheinland-Westfalen*) gebrauchen und von hier aus den östlichen Küstengebieten Kohle und Eisen abgeben, aber bisher waren erstens der Binnenlandtransport von Westfalen zum Nordseehafen und zweitens die Reise um Skagen so theuer, dass die Deutschen Erzeugnisse mit jenen Englands in der Ostsee nicht wetteifern konnten. Dem wird hoffentlich durch die beiden grossen Kanäle von Dortmund nach Emden und zwischen der Nord- und Ostsee abgeholfen werden, und ergänzen beide Anlagen, so verschieden sie von einander sind, sich aufs glücklichste in der gemeinsamen Förderung des Deutschen Nord-Ostseehandels. Der Dortmund-Emskanal legt die Steinkohle — ausgenommen die Kleinkohle, steam-small-coal — und vielleicht sogar das Roheisen zu einem Preise an die Küste, welcher auch im Englischen Seehafen nicht unterschritten wird, und vermag ebenso dem in Emden ankommenden Getreide und Bauholz einen billigen Rückweg ins Innere zu bieten. Der Nord-Ostseekanal seinerseits gewährt den von oder nach den Deutschen Nordseehäfen segelnden Schiffen einen erheblichen Vorsprung vor denen, welche von England ausgehen,*) und so dürfte die Hoffnung nicht unbegründet sein, dass der jetzt für England so günstige Wechselverkehr sich auch zwischen den heimischen Häfen der Ost- und Nordsee entwickeln wird. Ein erheblicherer Antheil am Handel mit Russland und Schweden wird zweifelsohne ebenfalls den Deutschen Nordseeplätzen zufallen.

Gegenüber dem Bestreben der Westfälischen Kohle, der Englischen einen Theil des Ostseemarktes abzunehmen, wird hauptsächlich das Bedenken geäussert, dass damit der Ausbreitung der Oberschlesischen Kohle ein weiteres Hinderniss erwachse; die Ostsee müsse naturgemäss Oberschlesien gehören. Das ist nur sehr bedingt richtig und noch weniger durchzuführen. Zu unserer grossen Befriedigung ist es durch die Herabsetzung der bezüglichen Eisenbahntarife gelungen, die Englische Kohle fast überall aus dem Binnenlande der Preussischen Ostseeprovinzen zu verdrängen. Nur in den Häfen, wo sie mit geringen Kosten vom Schiff zur Verwendungsstelle gelangen kann, beherrscht sie noch immer den Markt. Wo nun, wie z. B. in Stettin, die Einfuhr die Ausfuhr übersteigt, kann ohne allzugrossen Schaden — cum grano salis zu nehmen — die erstere um den überschiessenden Theil vermindert, d. h. in diesem Fall die Kohleneinfuhr zur See verringert werden. Das wird um so eher geschehen, als nach dem vollständigen Ausbau der Oder bis Kosel hinauf die Oberschlesische Kohle einen von Natur ausserordentlich billigen Wasserweg vorfindet und ohne künstliche Tarifbildung im Stande sein wird, einen Theil des Stettiner Marktes zu gewinnen. Hier ist also eine Erweiterung des Absatzgebietes nur berechtigt und für die Handelsinteressen der betreffenden Seestadt ungefährlich. Anders verhält es sich aber z. B. mit Königsberg und Danzig, welche eine stärkere Aus- als Einfuhr haben. Eine Verminderung der ersteren würde die Ballastfahrten vermehren, die Frachtsätze steigern und, da eine etwaige schärfere Konkurrenz aus Oberschlesien nicht erlauben würde, das Mehr auf die eingeführte Englische Kohle zu werfen, so müsste naturgemäss die Ausfuhr, in der Hauptsache also Getreide, die höheren Schiffsfrachten tragen. Dadurch würde letzteres aber in England an Bewerbsfähigkeit gegenüber den Erzeugnissen Amerikanischer oder Indischer Landwirthschaft verlieren und entweder im Preise in der Heimath sinken müssen oder ganz unverkäuflich bleiben. Genau das, was im Verkehr mit England stattfindet, trifft auch zu, wenn ein Waarenaustausch mit dem Westen Deutschlands herbeigeführt werden soll. Deshalb wird es nicht zweckmässig sein, die Tarife so, dass sie keinen Gewinn mehr einbringen, zu ermässigen, nur um die Oberschlesische Kohle zu befähigen, in einigen entfernten Ostseeplätzen festen Fuss zu fassen. Dadurch würde ohne nennenswerthen Vortheil der Handel jener Häfen sehr geschädigt, weil er ein ungünstigeres Verhältniss zwischen Ein- und Ausfracht erhält. Deshalb ist wohl zu wünschen, dass die Westfälische Kohle die Englische wirksam bekämpft, aber lebhafte Verkehrsbeziehungen zwischen dem Osten und Westen Deutschlands können sich nicht entwickeln, wenn die Möglichkeit der Kohleneinfuhr durch künstliche, zu weit gehende Tarifermässigungen abgeschnitten wird. Da die im Ostseehafen zu Schiff ankommenden Kohlen nur in

---

*) Zur See werden für Süd- und Westdeutschland durchschnittlich jährlich 100 000 t Bauholz und 950 000 t Getreide, letzteres meist aus Amerika, eingeführt.

*) Der Weg von Emden zur Ostsee wird kürzer sein gegenüber

Hull . . .	23 Stunden	wenn die Engl. Schiffe den Nord-Ostseekanal benutzen,	38 Stunden	wenn die Engl. Schiffe den Nord-Ostseekanal nicht benutzen.
Hartlepool	27 „		35 „	
New-Castle	30 „		36 „	
Leith . . .	36 „		40 „	

geringem Masse noch die Kosten einer ferneren Umladung und des Weitertransportes ins Innere zu tragen vermögen, so wird schon bei den jetzigen Ausnahmetarifen ab Oberschlesien das Binnenland fast durchweg den Erzeugnissen jenes grossen Berg- und Hüttenbezirks gehören. — Wir schliessen hiermit die Betrachtungen über die wirthschaftliche Bedeutung des Nord-Ostseekanals, wenngleich es nur möglich war, in den engen Grenzen eines Aufsatzes die hervorstechendsten Punkte kurz zu berühren.

Erwähnenswerth dürfte noch sein, dass zunächst auf einen jährlichen Verkehr durch den neuen Seeweg von 18 000 Schiffen mit 5 500 000 Registertonnen Ladefähigkeit gerechnet wird. Bei einer Abgabe von 0,75 ℳ für die Registertonne würde demnach eine Einnahme von 4 125 000 ℳ und nach Abzug der 1 900 000 ℳ betragenden Betriebs-, Unterhaltungs- und Erneuerungskosten ein Reingewinn von 2 225 000 ℳ erzielt werden. Rechnet man von den Baukosten den Beitrag Preussens mit 50 Millionen und ferner die Aufwendungen behufs Benutzbarkeit für Kriegsschiffe mit 51 Millionen ab, so ergibt sich für die seitens des Reichs dem allgemeinen Verkehr gewidmete Summe von 55 Millionen Mark eine mindestens 4 pCt. Verzinsung, so dass das Reich, abgesehen von der voraussichtlichen Verkehrssteigerung, nach den Worten eines bekannten Reichstagsabgeordneten mit dem Nord-Ostseekanal „gar kein schlechtes Geschäft“ macht. Hoffentlich gehen alle auf das grossartige vaterländische Unternehmen gesetzten Erwartungen in reichlichem Masse in Erfüllung! Sympher.

Projekt einer Eisenbahn nach dem Nordseebade Norderney.

Der lebhafte Aufschwung, welchen das bekannte Nordseebad Norderney in den letzten Jahren gewonnen hat, scheint es zu rechtfertigen, dass die Frage einer direkten Verbindung desselben mit dem Festlande vermittelst einer Eisenbahn in den Fachkreisen erörtert wird. Wie in der Sitzung des Hannoverschen Bezirksvereins Deutscher Ingenieure vom 12. Februar d. J. durch Herrn von Hodenberg mitgetheilt wurde, sind in dieser Hinsicht insbesondere die beiden in London ansässigen Deutschen Ingenieure Vogt und Figge mit Vorschlägen hervorgetreten, deren technische Durchführbarkeit kaum in Zweifel gezogen werden kann. Nach denselben soll die neue Bahn in Hage von der Ostfriesischen Küstenbahn abzweigen, sich hart an die Chaussee nach dem Hilgenrieder Siel legen und von hier aus die alte Poststrasse über das Watt verfolgen. Von dem Deiche bei dem Hilgenrieder Siele bis auf das eigentliche Watt würde die Bahn auf ungefähr 800 m Länge ein Gefälle von etwa 1 : 100 erhalten. Die Strecke auf der alten Poststrasse ist etwa 8 km lang.

Für die Aufnahme des Gleisoberbaues steht hier ein festgelagerter sattelförmiger Niederschlag von zähem, thonigem Schlick zur Verfügung, welcher dem Angriffe der stärksten Stromfluthen Widerstand zu leisten vermag. Diese Strecke ist jedoch zur Zeit der Fluth vom Wasser überschwemmt und nur während der Ebbe passirbar, ein Umstand, welcher die Benutzbarkeit der beabsichtigten Bahn lediglich auf die Zeit der Ebbe einschränkt, da eine fluthfreie Anlage u. a. schon der Küstenschifffahrt wegen nicht statthaft ist. Mit Rücksicht auf die vorliegenden eigenartigen Verhältnisse würden die üblichen Oberbausysteme, welche ein Schotterbett erfordern, nicht verwendbar sein, da dasselbe durch die Fluth fortgeschwemmt werden würde. Ein Ersatz des Schotterbettes durch eine Pflasterung würde behufs Unterhaltung derselben erhebliche Umstände und Kosten verursachen. Schliesslich war noch die Möglichkeit einer schnellen und einfachen Regulirung des Gleises, für welche nur die Zeit der Ebbe zur Verfügung steht, zu erwägen.

Um den in Frage kommenden Umständen nach allen Richtungen thunlichst zu entsprechen, haben Vogt und Figge ein besonderes interessantes Oberbausystem empfohlen, von welchem wir nur die wichtigsten Einzelheiten hervorheben. Schraubenförmige Glocken von Gusseisen, welche in zwei Reihen neben einander liegen und in den Erdboden eingesenkt sind, tragen vermittelst Unterlagsplatten aus Gussstahl die Schienen. Zwischen dem Schienenfusse bezw. der Unterlagsplatte und dem cylindrischen Kopfe der Schraubenglocke bleiben zwei segmentförmige Oeffnungen frei, durch welche das Stopfmaterial in das Innere der Glocken gebracht und das Stopfen ermöglicht wird, ohne einer Aenderung in der Lage der Schiene oder der Schraubenglocke zu bedürfen. Letztere bleibt völlig in dem Schlicke, welcher im vorliegenden Falle als Bettungsmaterial dienen würde, stecken. —

Dass die Ausführung einer Eisenbahn nach Norderney, woselbst beiläufig im Jahre 1883 über 11 000, im Jahre 1884 über 12 000 und im Jahre 1885 über 13 000 Badegäste gezählt worden sind, von vielen Seiten freudig begrüsst werden würde, darf gewiss als sicher angenommen werden. Die Seefahrt mit ihren von so mannigfachen Umständen abhängigen Wechselfällen erscheint manchem sehr wenig reizvoll, und ausserdem bietet die in Rede stehende Eisenbahn die Gewähr einer regelmässigeren Verbindung mit dem Festlande.

Neue Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Preussischen Staatsdienst im Baufache.

Unter dem 6. Juli d. J. sind durch den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten für die Ausbildung und Prüfung derjenigen, welche sich dem Preussischen Staatsdienste im Baufache widmen, neue Vorschriften erlassen worden, welche gegen die bisher gültigen mehrfach erhebliche Verschiedenheiten aufweisen. Die hohe Bedeutung der Technik überhaupt als Ursprungselement für das gesammte Eisenbahnwesen und die Thatsache insbesondere, dass in letzterem zahlreiche Baubeamte und Anwärter auf Bau - Beamtenstellen thätig sind, lassen den nachfolgenden Ueberblick über die Neugestaltung des Ausbildungsganges der Preussischen Staatstechniker auch an dieser Stelle wohl gerechtfertigt erscheinen.

Vorab ist als charakteristischer Zug der neuen Vorschriften hervorzuheben, dass fortan eine strenge Regelung der praktischen Thätigkeit der Bauführer stattfinden wird, sowie ferner, dass durch die Titel „Regierungs-Bauführer“ und „Regierungs-Baumeister“ nunmehr auch die Angehörigen des Maschinenfachs, wie bisher schon diejenigen des Ingenieur- und Hochbaufachs bezeichnet werden, wie es bei der Gleichartigkeit der wissenschaftlichen Vorbildung und der nahen Verwandtschaft der Thätigkeit der Maschinen- und der Bauingenieure auch natürlich erscheint.

Diejenigen nun, welche vom 1. Oktober d. J. ab sich für den Preussischen Staatsdienst im Hochbau-, Bauingenieur- oder Maschinen-Fache vorbereiten, haben 4 Jahre Hochschulstudium, 1 Vorbildungsjahr, 2 Jahre praktischen Dienstes und drei Prüfungen (1 Vorprüfung und 2 Hauptprüfungen) zu erledigen. — Als Vorbedingung für die Zulassung zu den technischen Prüfungen und den späteren Eintritt in den Staatsdienst ist für alle 3 Fächer gleichmässig der Besitz des Reifezeugnisses von einem Gymnasium des Deutschen Reiches oder einem Preussischen Realgymnasium vorgeschrieben. Es ist jedoch vorbehalten, dass auch die Reifezeugnisse einzelner ausserdeutscher Gymnasien und ausserpreussischer Realgymnasien als gleichwerthig anerkannt werden können. Die seit dem Jahre 1879 den Abiturienten der Preussischen „Oberrealschulen“ verliehen gewesene Berechtigung, nach dem Hochschulstudium zu den technischen Prüfungen zugelassen zu werden, wird durch die neuen Vorschriften aufgehoben, soll aber zur Vermeidung von Härten noch für diejenigen in Kraft bleiben, welche vor Ende des Jahres 1889 ihr Reifezeugniss auf solchen Anstalten erworben haben.

Das Vorbildungsjahr ist angeordnet, um den Angehörigen der in Rede stehenden Fächer einen gewissen Grad praktischer Schulung zu verschaffen, bevor sie zu einer dienstlichen Thätigkeit gegen Vergütung zugelassen werden. In diesem Vorbildungsjahre sollen die Hoch- und Ingenieur-Baubeflissenen die Vorbereitungen eines Baues, den Baubetrieb in den wesentlichsten Einzelheiten, sowie die Herstellung von Bauarbeiten kennen lernen, auch Entwürfe, Anschläge, Abrechnungen aufstellen und sich mit der Ausführung von Flächen- und Höhenmessungen beschäftigen, während die Maschinen-Baubeflissenen in einer Maschinenwerkstätte arbeiten und sich dabei mit der Handhabung der Werkzeuge der Modellschreiner, Former, Schmiede, Dreher und Schlosser vertraut machen sollen. — Hinsichtlich der Maschinen-Baubeflissenen ist es als wünschenswerth angesehen, diese Beschäftigung in den Werkstätten möglichst frühzeitig stattfinden zu lassen; es ist daher bestimmt worden, dass dieselben im allgemeinen ihr praktisches Vorbildungsjahr vor dem akademischen Studienjahr durchmachen. Da indess die Abgangsprüfungen an den Gymnasien und Realgymnasien sowohl zu Ostern als auch zu Michaelis abgelegt werden können, so ist denjenigen, welche die Schule 6 Monate vor dem der Regel nach im Herbste beginnenden ersten Studienjahre verlassen, gestattet, die Elevenzeit nach Ablauf von 6 Monaten zu unterbrechen und das fehlende Halbjahr später nachzuholen, wozu die zwischen die 4 Studienjahre fallenden Ferien benutzt werden dürfen. — Das von den Angehörigen des Hoch- und Ingenieur-Bauwesens

durchzumachende Vorbildungsjahr folgt dem vierjährigen Studium unmittelbar. — Den Bauführern kann eine Besoldung erst gewährt werden, wenn sie das vorgeschriebene Vorbildungsjahr voll abgeleistet haben.

Den beiden ersten Studienjahren folgt die neu eingeführte „Vorprüfung", deren Umfang so bemessen ist, dass sie eine besondere Vorbereitungszeit, also auch eine Verlängerung der Studienzeit, nicht erfordert. Dieselbe kann in den Monaten April und Mai bezw. Oktober und November abgelegt werden, nimmt 2 Tage in Anspruch und umfasst ausschliesslich Gegenstände, die in den ersten beiden Studienjahren zum Vortrag kommen. Sie erstreckt sich für alle 3 Fachrichtungen auf Physik, Chemie, reine Mathematik, darstellende Geometrie, Mechanik und die einfacheren Abschnitte der Bau-Konstruktionslehre, — ausserdem für das Hoch-Baufach besonders auf Feldmessen und Nivelliren, sowie auf die Formen der antiken Baukunst, für das Ingenieur-Baufach auf Geodäsie und Maschinenelemente, für das Maschinen-Baufach auf mechanische Technologie und Maschinenelemente.

Die nach dem vierten Studienjahre abzulegende „erste Hauptprüfung" besteht aus einer dreitägigen Klausur und einer zweitägigen mündlichen Prüfung und umfasst im wesentlichen das bisher in der Bauführer-Prüfung Verlangte mit Ausschluss des bereits in der Vorprüfung Erledigten. Bezüglich der Gegenstände dieser Prüfung lassen die Vorschriften jedoch schon eine beträchtliche Verschiedenheit nach den drei Fachrichtungen erkennen.

Nach bestandener erster Hauptprüfung haben die Baubeflissenen sich an den Präsidenten derjenigen Königlichen Eisenbahndirektion oder Regierung bezw. an den Chef derjenigen Strombau-Verwaltung zu wenden, in deren Bezirk sie ihre praktische Ausbildung zu erlangen wünschen. Findet das Gesuch Annahme und sind die entsprechenden Nachweise vorgelegt, so wird der Antragsteller zum „Königlichen Regierungs-Bauführer" durch den betreffenden Präsidenten u. s. w. ernannt und einem mit der praktischen Unterweisung zu betrauenden Baubeamten überwiesen. Die ganze dienstliche Thätigkeit des Regierungs-Bauführers sowohl in dem Vorbildungsjahre als auch in den folgenden 2 Jahren, während deren eine Besoldung gewährt wird, unterliegt der Aufsicht des Präsidenten. Die Ernennung der Maschinentechniker nach bestandener ersten Hauptprüfung zum Königlichen Regierungs-Bauführer erfolgt übrigens erst dann, wenn das vorgeschriebene Elevenjahr erledigt ist. Dieselben müssen ausserdem, nachdem sie 3 Monate als Königliche Regierungs-Bauführer auf der Lokomotive Dienst gethan haben, noch die Lokomotivführer-Prüfung ablegen. Der Lokomotiv-Fahrdienst kann indessen auch in den Sommerferien während der Studienzeit, also vor der ersten Hauptprüfung, abgeleistet werden; doch findet dann eine Anrechnung der betreffenden Zeit auf den zweijährigen praktischen Dienst als Bauführer nicht statt.

Nach Beendigung der praktischen Ausbildung ist das Gesuch um Zulassung zur zweiten Hauptprüfung unter Beifügung der geforderten Nachweise, Geschäftsverzeichnisse u. s. w., an den vorgesetzten Präsidenten zu richten, der dasselbe, sofern alle Vorschriften als erfüllt anzusehen sind, an das „technische Oberprüfungsamt" einsendet. Dieses beschliesst, ob die Zulassung zur Prüfung erfolgen kann und lässt den Bauführer durch den vorgesetzten Präsidenten entsprechend bescheiden.

Die „zweite Hauptprüfung" (Baumeister-Prüfung) besteht aus der Anfertigung einer häuslichen Arbeit, nämlich eines durch Zeichnungen dargestellten und eingehend begründeten Entwurfs nach gegebenem Programme, ferner aus einer dreitägigen Klausur und einer zweitägigen mündlichen Prüfung. Nach bestandener zweiter Hauptprüfung wird der Regierungs-Bauführer auf Grund des Prüfungszeugnisses von dem Minister der öffentlichen Arbeiten zum „Königlichen Regierungs-Baumeister" ernannt. Die Ernennung ist unter Vorlegung des Zeugnisses durch das Oberprüfungsamt, die Uebersendung der Ernennungsurkunde durch den Kandidaten selbst zu beantragen. In dem Antrage auf Uebersendung dieser Urkunde sind zugleich etwaige Wünsche hinsichtlich der weiteren Beschäftigung im Staatsdienste zum Ausdruck zu bringen. — Eine Aenderung in dem bisherigen Verhältniss der Regierungs-Baumeister zur Staatsverwaltung ist nicht getroffen. Sie sind nach wie vor verpflichtet, einer Aufforderung des Ministers zur Uebernahme von Beschäftigungen zu folgen und bedürfen zur Uebernahme einer ihnen nicht vom Minister zugewiesenen Thätigkeit eines Urlaubs. —

Betrachtet man den Inhalt der neuen Vorschriften hinsichtlich ihrer voraussichtlichen allgemeinen Wirkung auf die Betheiligten in technischer wie administrativer Beziehung, so darf mit Sicherheit erwartet werden, dass dieselben auf die Hebung der Tüchtigkeit des Baubeamtenthums einen vortheilhaften Einfluss ausüben werden. M.

Aus dem Deutschen Reich.

Mitwirkung von Sachverständigen bei dem Submissionsverfahren.

Ueber die Heranziehung von Sachverständigen zur Mitwirkung bei dem Submissionsverfahren hatte der Minister der öffentlichen Arbeiten die Berichte der Provinzialbehörden erfordert. Nach Kenntnissnahme der erstatteten Berichte hat sich derselbe damit einverstanden erklärt, dass den mit der Leitung des Verdingungsverfahrens betrauten Behörden und Beamten sowohl die Entscheidung darüber, in welchen Fällen überhaupt die Zuziehung von Privatsachverständigen bezw. Sachverständigenkommissionen angemessen erscheine, als auch die Auswahl der hierfür geeigneten Persönlichkeiten überlassen bleibe. Um indessen den aus den Kreisen der Gewerbtreibenden kundgegebenen bezüglichen Wünschen thunlichst entgegenzukommen und die Verwaltung zugleich gegen Missdeutungen bezüglich der Auswahl der Sachverständigen sicherzustellen, hat der Minister gleichzeitig angeordnet, dass, soweit nicht die Beamten der Verwaltung selbst mit ausreichenden Fachkenntnissen ausgerüstet seien, und auch sonst unparteiische, in ihrem Fache als tüchtig anerkannte Persönlichkeiten nicht bereits zur Verfügung ständen, wegen Namhaftmachung von Sachverständigen zuvörderst die Vorstände der auf Grund des Unfall-Versicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 gebildeten Berufsgenossenschaften angegangen, und falls gegen die in Vorschlag gebrachten Persönlichkeiten vom Standpunkte der Verwaltung Bedenken nicht vorlägen, dieselben zur zweckentsprechenden Mitwirkung herangezogen werden sollen. Der Minister behält sich vor, über die praktische Bewährung dieser Massnahme seiner Zeit Bericht zu erfordern. Desgleichen hat der Minister des Innern bestimmt, dass in Gemässheit dieser Vorschriften auch bei den im Ressort des Ministeriums des Innern vorkommenden Submissionen verfahren werden soll.

Frachtermässigung für Eisenerze und Kokes.

Die Einführung ermässigter Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze und Kokes zum 1. August d. J. für das Sieg-, Lahn- und Dill-Gebiet wird in einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln folgendermassen begründet: In wesentlicher Uebereinstimmung mit den Anträgen des Bezirks-Eisenbahnraths zu Köln hat der Landes-Eisenbahnrath in der Sitzung vom 16. Juni, um den Wettbewerb inländischer Erze im Ruhrgebiete gegen die auf dem Wasserwege eingeführten Spanischen Eisensteine zu ermöglichen, erhebliche Frachtermässigungen für Eisenerze von der Lahn, Dill und Sieg und zum Ausgleiche der durch eine solche Massnahme gefährdeten Interessen der Hochofenwerke dieser Gebiete zugleich Frachtermässigungen für die Kokesbezüge derselben von der Ruhr befürwortet. Der Berücksichtigung der Anträge seitens der Staatsbahnverwaltung haben an sich schwerwiegende Bedenken entgegengestanden, weil dieselbe die Beeinflussung der Wettbewerbs-Beziehungen der verschiedenen inländischen Wirthschaftsgebiete zu Gunsten einzelner derselben durch Gewährung besonderer Frachtermässigungen, welche nicht ohne Betheiligung dritter Betheiligter durchgeführt werden können, grundsätzlich vermeiden muss. Die eingehend gepflogenen Verhandlungen haben jedoch ergeben, dass ohne eine Ermässigung der Tarife die inländischen Eisenerze im Ruhrgebiet durch die Spanischen Eisensteine verdrängt werden, der Eisenerz-Bergbau und der Hochofenbetrieb an der Lahn, Dill und Sieg zum Erliegen kommen und eine zahlreiche Arbeiterbevölkerung der Noth und Verarmung anheimfallen würde. Es hat sich ferner ergeben, dass eine Ermässigung der Eisenerzfrachten ohne gleichzeitige Herabsetzung der Kokesfrachten die Lage der Hochofenwerke an der Lahn, Dill und Sieg bei dem lebhaften Wettbewerb, welchem dieselben durch die benachbarten Hochofenwerke der Ruhr auf dem gleichen Absatzgebiete und in denselben Eisenarten ausgesetzt sind, derartig verschlimmern würde, dass der Fortbestand des Hochofenbetriebes in den erstgenannten Bezirken und bei ihren engen Beziehungen zu dem dortigen Eisenerz-Bergbau auch die Erhaltung der letzteren in Frage gestellt werden würde. Mit Rücksicht auf diese, eine aussergewöhnliche Behandlung begründenden und unterstützenden ganz besonderen Verhältnisse hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten, dem Gutachten entsprechend, welches der Landes-Eisenbahnrath mit weit überwiegender Mehrheit und zum Theil unter ausdrücklicher Zustimmung der Vertreter anderer Eisengewerbebezirke abgegeben hat, die ausnahmsweise und vorübergehende Einführung der erwähnten Ermässigungen bewilligt. Die Frachtsätze sind nach dem Vorschlage der betheiligten Eisenbahndirektionen derart bemessen, dass der Berechnung der Eisenerzfrachten ein Einheitssatz von 1,5 ₰ für das Tonnenkilometer nebst einer Expeditionsgebühr von 60 ₰ für die Tonne zu Grunde gelegt ist, für Kokes aber die Sätze der bestehenden allgemeinen Ausnahmetarife für Eisenerz angenommen sind. Die dem Landes-Eisenbahnrath ange-

hörigen Vertreter der Eisenbezirke an der Lahn, Dill und Sieg haben gegen diese Frachtsätze Bedenken nicht erhoben.

Zugverkehr und Verspätungen im Monat Mai d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat Mai d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) beförderten Züge und deren Verspätungen wurden auf 38 grösseren Bahnen bezw. Bahnkomplexen mit einer Gesammtbetriebslänge von 31 925,99 km befördert: an fahrplanmässigen Zügen 14 327 Kurier- und Schnellzüge, 121 899 Personenzüge, 63 533 gemischte Züge und 113 622 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen 3 966 Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 23 432 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im ganzen wurden 738 373 025 Achskm bewegt, von denen 227 487 648 Achskilometer auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 199 759 fahrplanmässigen Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im ganzen 736 oder 0,37 pCt. (gegen 0,98 pCt. in demselben Monat des Vorjahres und 0,64 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 241 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 495 Verspätungen (= 0,25 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,43 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 191 992 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 1 107, oder 0,58 pCt., mithin 0,33 pCt. mehr. Infolge der Verspätungen wurden 267 Anschlüsse versäumt (gegen 608 in demselben Monat des Vorjahres und 517 im Vormonat). Wird eine Gruppirung der Eisenbahnen nach den auf je eine Anschlussversäumniss entfallenden Zugverspätungen vorgenommen, so kommen in erster Reihe die Ostpreussische Südbahn (2 Anschlussversäumnisse auf 3 Verspätungen) mit 1,50, die Werra-Eisenbahn (2 Anschlussversäumnisse auf 3 Verspätungen) mit 1,50, die Bahnstrecken im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld (25 Anschlussversäumnisse auf 38 Verspätungen) mit 1,52; während die Württembergischen Staatseisenbahnen (5 Anschlussversäumnisse auf 27 Verspätungen) mit 5,40, die Bahnstrecken im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover (7 Anschlussversäumnisse auf 38 Verspätungen) mit 5,42, die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen (4 Anschlussversäumnisse auf 44 Verspätungen) mit 11,00 die letzte Stelle einnehmen und auf 3 Eisenbahnen 3 Verspätungen ohne Anschlussversäumnisse, und auf 13 Eisenbahnen weder Verspätungen noch Anschlussversäumnisse vorgekommen sind.

Eisenbahn-Betriebsergebnisse im Monat Juni d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Juni d. J. ergibt für die 62 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 32 295,95 km, nachstehende Daten. Eröffnet wurden: am 1. Juni die Strecken Deutz-Kalk 3,50 km (Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld) und Dorstfeld-Huckarde (W.)-Rangirbahnhof Dortmund (K. M.) 4,60 km (Königliche Eisenbahndirektion Köln [rechtsrh.]); am 17. Juni der Anschluss der Freiburger Bahn an die Berlin-Stettiner Eisenbahn bei Stettin 2,95 km (Königliche Eisenbahndirektion Berlin). Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Juni d. J. auf 1 km Betriebslänge bei 39 Bahnen mit zusammen 28 564,69 km höher und bei 23 Bahnen mit zusammen 3 731,26 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war in der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Juni d. J. auf 1 km Betriebslänge bei 33 Bahnen mit zusammen 3 335,23 km höher und bei 29 Bahnen mit zusammen 28 960,72 km (darunter 7 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Juni d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 76 049 900 *M.* (30 405 000 *M.* Stammaktien, 18 204 900 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 27 440 000 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 270,21 km, so dass auf je 1 km 281 447 *M.* entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Juni d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 575 642 829 *M.* (299 666 550 *M.* Stammaktien, 84 146 150 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 191 830 129 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Kapital bestimmt ist, 3 676,82 km, so dass auf je 1 km 156 560 *M.* entfallen.

Betriebseröffnung des neuen Packhofes in Berlin.

Am 26. v. Mts. ist der Betrieb auf dem neuen Packhofe am Lehrter Bahnhof in Berlin eröffnet und die bisherige Zollabfertigungsstelle auf dem Lehrter Bahnhof nach dem neuen Packhofe verlegt. Für die Ueberführung der mit der Eisenbahn ein- oder ausgehenden Sendungen zwischen dem Lehrter Bahnhofe in Berlin und dem neuen Packhofe werden folgende Gebühren erhoben:

1. für Stückgüter 5 ₰ für 100 kg, mindestens 10 ₰ auf jede Frachtbriefsendung;
2. für Wagenladungsgüter bezw. bei Bezahlung der Gebühr für mindestens 5 000 kg für den Wagen 2 ₰ für 100 kg.

Die Abrundung des Gewichts und der Geldbeträge erfolgt wie bei der Frachtberechnung.

Im Falle der Hin- und Rückbeförderung einer Sendung kommt die Gebühr unter 1 bezw. 2 doppelt zur Erhebung.

Zur Geschichte der Berliner Packhöfe mögen hier noch einige Notizen folgen. — Der erste, 1670 von Philipp v. Chiese errichtete Packhof oder „die Niederlage" befand sich auf der Stätte der heutigen Bau-Akademie und dehnte sich an dem damals noch breiteren, mit Quadern und einem eisernen Gitter versehenen Graben oder „Hafen" bis zur „Niederlage-Wallstrasse" (heutige „Niederlagstrasse") aus. Diese hatte auch später mit dem Platz am Zeughause noch keine Verbindung, sondern bildete mit der zum Wasser führenden, noch jetzt unbenannten Gasse die Verkehrsstrasse von und nach jener Stadtseite. Im Jahre 1749 erfolgte dann die Verlegung des Packhofes nach dem halbkreisförmigen, 1685 vom Grossen Kurfürsten auf der damaligen „Insel" erbauten „Neuen Pommeranzenhause" (dessen Stätte die heutige National-Galerie einnimmt), nachdem der Inseldamm am linken Spreeufer mit dem Brandschutt der 1730 durch einen Blitzstrahl eingeäscherten Petrikirche und der umliegenden Häuser erhöht bezw. verbreitert worden war. Durch Weidenpflanzungen entstand von der „Grossen Pommeranzen- (jetzigen Friedrichs-) Brücke" bis zur „Kleinen Weidendammer (Mehl-) Brücke" der Kölnische Weidendamm. Nach erfolgter Verlegung des Packhofes hierher wurde der Kölnische Weidendamm zur Strasse „Hinter dem neuen Packhof" umgewandelt; die vereinigte Bäckerinnung liess 1776 das seit 1822 dem sogenannten „Mehlhause" gewichene „Mehlmagazin" errichten und es entstand in letzterem Jahre noch ein neues Packhofsgebäude am „Kommunikationsgraben". Die jetzigen Packhofsgebäude daselbst gehören einer neueren Zeit an; ebenso die Cantianstrasse, deren Anlegung auf dem mit Weidenbäumen und Hecken eingefassten Dammweg am Spreeufer (dem sogenannten „Treckschuiten-Damm") erfolgte.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Der Sitz der Gesellschaft ist von Braunschweig nach Blankenburg a/Harz verlegt worden.

Braunschweigische Landeseisenbahn.

Am 5. d. Mts. wird die bereits am 18. v. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnete Strecke Braunschweig Nordbahnhof-Derneburg für den gesammten Güter- und Viehverkehr eröffnet werden. Der Uebergang der Transporte nach und von den anschliessenden Staatsbahnen kann vorläufig nur in Derneburg stattfinden, da der Anschluss der Landeseisenbahn an die Staatsbahn in Braunschweig noch nicht fertiggestellt ist.

Eröffnung der Lokalbahn Feucht-Wendelstein.

Die an die Strecke Nürnberg-Regensburg der Bayerischen Staatsbahn in Station Feucht anschliessende, 5,31 km lange Lokalbahn Feucht-Wendelstein ist, wie bereits in No. 58 S. 643 d. Ztg. mitgetheilt, am 1. d. Mts. dem allgemeinen Verkehre übergeben worden. Die Bahn, welche ausser der Endstation Wendelstein nur den Haltepunkt Röthenbach bei Feucht enthält, ist der Betriebsleitung in Feucht unterstellt und wird nach den Bestimmungen der Bahnordnung für Bayerische Bahnen untergeordneter Bedeutung betrieben. Auf dieser Strecke verkehren nur Wagen II. und III. Klasse und wird die Gepäckabfertigung und Billetabgabe durch den Kondukteur im Zuge besorgt. Für die Beförderung des Reisegepäcks wird die Mindestgebühr von 20 ₰ pro Stück erhoben, eine direkte Billetausgabe findet nur im Verkehre von Nürnberg nach Wendelstein statt.

Der Güterverkehr wird auf der Lokalbahn an Sonn- und Feiertagen gänzlich eingestellt. Die Annahme und Abgabe der Güter in Wendelstein wird unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse auf bestimmte, durch die Betriebsleitung mittelst Schalteranschlags bekannt zu machende Tagesstunden beschränkt. Die Ver- und Entladung der Wagenladungsgüter auf der Lokalbahn bleibt den Versendern bezw. Empfängern überlassen.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.

Nachdem die landespolizeiliche Abnahme der Dahme-Uckroer Eisenbahn am 24. v. Mts. stattgefunden, sollte dieselbe am 31. v. Mts. mit der Zwischen-Haltestelle Kemlitz für den Personen-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet werden. Die 12,6 km lange Bahn, welche in Uckro-Luckau Anschluss an die Berlin-Dresdener Eisenbahn hat, wurde als normalspurige Sekundärbahn

von dem Eisenbahn-Bauunternehmer Donath-Berlin gebaut. Der Sitz der Direktion der Dahme-Uckroer Eisenbahngesellschaft ist Dahme.

Westerwaldbahn Hachenburg-Hadamar.

Der Termin zur Inbetriebnahme der Strecke Hachenburg-Westerburg-Hadamar ist nach der „K. Z." endgültig auf den 1. Oktober d. J. festgesetzt. Mit Fertigstellung der genannten Strecke ist die eine Ellipse bildende, nach Süden über Staftel nach Limburg an die Lahnbahn, im Westen von Siershahn in Engers an die Strecke Niederlahnstein-Troisdorf anschliessende Westerwaldbahn nahezu fertiggestellt. Im Bau befindet sich noch eine von Altenkirchen nach Au, also nach Norden an die Linie Deutz-Giessen anschliessende, kleine Strecke, deren Betriebseröffnung voraussichtlich im Frühjahre nächsten Jahres bevorsteht.

Frankfurter Güter-Eisenbahngesellschaft.

Das Unternehmen dieser Gesellschaft zerfällt in 2 Abtheilungen: 1. den Bahn- und Bollwerksbetrieb Frankfurt a/O. bis Grube Vaterland; diese normalspurige, nur dem Frachtenverkehr dienende Sekundärbahn stellt die Verbindung zwischen der Haltestelle Vaterland der Strecke Frankfurt a/O.-Cüstrin des Direktionsbezirk Berlin und der Oder sowie mittelst besonderer Anschlussgleise die Verbindung mit verschiedenen industriellen Etablissements Frankfurts her; und 2. den Schifffahrtsbetrieb auf der Oder und deren Nebenflüssen.

Für den Bahnbetrieb sind 2 Lokomotiven und 20 Güterwagen vorhanden, welche in Summa 111 808 t Güter oder 2 085 t weniger als im Vorjahre beförderten. Dieser Rückschritt liegt zum Theil in den ungünstigen Konjunkturverhältnissen, zum wesentlichsten Theile aber in dem Umstande, dass infolge der sehr niedrigen Frachten im Bergverkehr für die Richtungen von Hamburg und Stettin nach Glogau, Maltsch und Breslau sich ein nicht unerheblicher Theil des Frankfurter Umschlages nach den oberen Oderstationen verzogen hat.

Im Schifffahrtsverkehre wurden mit einem Betriebsmateriale von 17 Dampfern, 61 Kähnen und 19 Zillen im Bergverkehre 92 500 t und im Thalverkehre 82 500 t befördert; die Transportquantitäten im Vorjahre betrugen dagegen in beiden Verkehren 74 750 t. Daneben wurden im Schleppverkehre eine erhebliche Anzahl fremder Fahrzeuge bugsirt. Ferner wurden im regelmässigen Betriebe zwei Passagierfahrtenlinien und zwar die eine mit zwei Dampfern im Breslauer Unterwasser und die andere mit einem Dampfer zwischen Stettin und Schwedt unterhalten. Die Einnahmen aus diesem Personenverkehre betrugen bei der Breslauer Linie 32 719 *M.* und bei der Linie Stettin-Schwedt 22 681 *M.* gegen 25 391 *M.* im Vorjahre.

Die Einnahmen aus dem Bahnverkehr, Bollwerksbetriebe und aus dem Petroleumlagerhofe in Frankfurt a/O. betrugen 78 013 *M.*, aus dem Schifffahrtsbetriebe, und zwar aus den Strecken Stettin-Frankfurt, Stettin-Breslau, Hamburg-Magdeburg-Berlin-Breslau und umgekehrt 593 546 *M.*, aus dem Kohlenfrachten-Konto 73 499 *M.*, aus dem Extra-(Personen-)Verkehr verschiedener Stationen 2 031 *M.* und an allgemeinen Einnahmen 24 729 *M.*, in Summa 829 506 *M.*

Von den Ausgaben entfallen auf den Bahn- und Bollwerksbetrieb in Frankfurt a/O. 46 531 *M.*, auf den Schifffahrtsbetrieb 534 790 *M.*, auf allgemeine Ausgaben der Centralverwaltung einschl. Steuern, Abgaben sowie Beiträgen zu Krankenkassen 54 606 *M.*; ferner sind an Rücklagen für Erneuerungsfonds des Bahn- und Bollwerksbetriebes 9 500 *M.* und des Schifffahrtsbetriebes 57 398 *M.*, sowie für den Betriebs-Reservefonds 6 000 *M.* zu leisten. Nach Abzug dieser Summe verbleibt ein Reingewinn von 120 680 *M.*, welcher auf Vorschlag der Direktion zur Zahlung einer 5 pCt. Dividende an die Aktionäre mit 100 000 *M.*, zur Rücklage zum Kapitalverlust-Reservefonds ($^1/_{20}$) mit 6 034 *M.*, zur Zahlung einer Tantieme von 10 pCt. an den Aufsichtsrath mit 1 464 *M.*, einer gleichen Summe an Vorstand und Beamte und zur Zahlung einer ½ pCt. Superdividende von 10 000 *M.* verwendet werden soll. Der Rest von 1 717 *M.* wird auf neue Rechnung vorgetragen. Diese Vorschläge wurden seitens der am 2. d. Mts. in Breslau abgehaltenen Generalversammlung genehmigt und dem Aufsichtsrath und der Direktion Decharge ertheilt.

Hoyaer Eisenbahn.

Der für das Betriebsjahr 1885/86 ausgegebene Geschäftsbericht der Hoyaer Eisenbahn konstatirt, dass im allgemeinen das Ergebniss des Betriebes als ein befriedigendes bezeichnet werden kann, da sich das Aktienkapital mit durchschnittlich 4 pCt. verzinst hat. Die Einnahmen sind bisher stetig, wenn auch nicht erheblich gestiegen. Die aus den Betriebsüberschüssen in den 4⅓ Jahren seit der Betriebseröffnung zurückgelegten Fonds repräsentiren bereits ca. 5 pCt. des gesammten Aktienkapitals. Die Gesammteinnahmen im abgelaufenen Geschäftsjahre betragen 46 763 *M.* (+ 1 928 *M.* gegen das Vorjahr), die Gesammtausgaben dagegen 36 267 *M.* (gegen das Vorjahr + 2 829 *M.*), so dass der Generalversammlung ein reiner Ueberschuss von 10 496 *M.*, welcher zur Vertheilung einer Dividende von 5 pCt. für die Prioritäts-Stammaktien und 3 pCt. für Stammaktien ausreicht, zur Verfügung gestellt werden konnte. Der Personen- und Viehverkehr sowie die diversen Einnahmen ergaben eine Mehreinnahme von 2 102 *M.*, Gepäck- und Güterverkehr hingegen eine Mindereinnahme von 233 *M.* Die reinen Betriebskosten haben 28 262 *M.* oder pro Kilometer 4 090 *M.* (gegen 3 937 *M.*), die Einnahmen dagegen pro Kilometer 6 796 *M.* (gegen 6 488 *M.*) ergeben.

Personalnachrichten.

Badische Staatseisenbahnen. Oberbaurath August v. Würthenau ist zum Baudirektor und Vorstand der technischen Abtheilung, der Bahnbauinspektor Adolf Wasmer zum Baurath und Kollegialmitglied und Bahningenieur Friedrich Wenner in Basel zum Bahnbauinspektor bei der Generaldirektion der Grossherzoglichen Staatseisenbahnen ernannt.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion hat die Zurechnung der am 1. d. Mts. eröffneten, der Bayerischen Staatsbahn gehörigen, 5,312 km langen und normalspurigen Lokalbahn Feucht-Wendelstein zu den Vereins-Bahnstrecken ausgesprochen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3545 vom 29. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 31. v. Mts.).

No. 3559 vom 29. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verbot der Einfuhr in und der Durchfuhr durch Belgien für Schweine, frisches Fleisch und Schaffelle aus Russland sowie von der Balkan-Halbinsel (abgesandt am 31. v. Mts.).

No. 3568 vom 29. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln gegen die Verbreitung der Cholera (abgesandt am 31. v. Mts.).

Miszellen.

Wagen mit silberplattirten Aussenwänden.

Auf der South Eastern-Bahn, auf welcher der zahlreichen Tunnels wegen die Lackirung der Personenwagen sehr leidet und daher oft erneuert werden muss, wurde jüngst als Versuch zur Ersparung der Neulackirung ein Personenwagen I. und II. Klasse hergestellt, welcher ganz mit elektrisch-silberplattirten Stahlfüllungen verkleidet und mit ebenso verkupferten Beschlägen versehen ist. Die Füllungsplatten sind $^3/_{32}$ Zoll Englisch dick, und die Beschläge und Verzierungen aus plattirtem Kupfer unter der Presse ausgestanzt. Der Wagenkasten ist 32 Fuss Englisch lang, 8 Fuss breit und enthält 5 Koupees, nämlich zwei I. Klasse, mit je 6 Sitzplätzen, zwei II. Klasse mit je 8 Sitzplätzen, eine Abtheilung für den Zugbegleiter und das Gepäck und ein Rauchkoupee. Letzteres, sowie die Koupees I. Klasse sind mit elegantem Stoffe ausgestattet, die Wände mit ornamentirter Lincrusta-Walton dekorirt, reich vergoldet und mit zahlreichen Spiegeln behängt. In den Koupees II. Klasse ist sogenanntes Monogrammtuch für die Polsterung verwendet. Die Polsterung ist nicht mit vertieften Heftknöpfen versehen, was deren Reinigung sehr erleichtert, auch sind die Sitze leicht auswechselbar. Als Vorhänge sind die bekannten stellbaren Fenstervorhänge aus durchsichtigem Haartuch in Anwendung. Das Gestell ist ganz aus Eisen hergestellt.

Die Mehrkosten gegenüber einer gewöhnlichen Verschalung bestehen in den Auslagen für das Schleifen, Poliren und Versilbern der Stahlfüllungen und der Beschläge. In diesem speziellen Falle ist die Plattirung Silber und deshalb allerdings sehr kostspielig; wenn aber verzinnter Stahl oder nickelplattirter Stahl, oder ein ähnliches Material hierzu verwendet werden möchte, so würden sich die Kosten vielleicht nicht höher stellen als die einer besseren Lackirung alten Systems. Fraglich bleibt aber dann, ob in wärmeren Gegenden, namentlich zur Sommerszeit, ein Wagen mit blanker äusserer Metallverkleidung in Bezug auf die Temperatur des Innenraumes zuträglich wäre.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beilage zu No. 60. Berlin, am 4. August 1886.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Statistische Nachrichten über die im Jahre 1885 vorgekommenen **Achsbrüche,** sowie diejenigen **Achs-Anbrüche,** welche in den Werkstätten oder sonstwo entdeckt worden sind und zu einer Auswechselung der betreffenden Achse geführt haben. (Schluss aus No. 59.)

III. Resultate der Festigkeits- und Zähigkeitsproben.

Zerreissversuche mit Stäben aus Achsen, welche entweder gebrochen waren oder wegen Anbrüchen ausgewechselt werden mussten, haben 19 Verwaltungen angestellt, und zwar sind in Summa 199 Stäbe aus 126 Achsen versucht worden, von denen 38 Achsen aus Stahl und 88 Achsen aus Schmiedeisen waren.

Unter den Stahlachsen haben 8 Achsen nach Massgabe der Salzburger Beschlüsse bedingungsgemässe Qualitätswerthe ergeben.

Die gefundenen Werthe, sowie die hierauf bezüglichen anderen Angaben erscheinen in den nachfolgenden Tabellen zusammengestellt.

Eigenthums-Bahn	Name des Fabrikanten bez. des Werkes	Datum: der Indienststellung	Datum: des erfolgten Bruches	Bezeichnung und Material der Achse	Beschaffenheit der Bruchfläche	Die Zerreissprobe ergab: Bruchbelastung in kg pro qcm	Querschnittsverminderung in pCt. d. ursprüngl. Querschnittes	Bleibende Dehnung in pCt. der ursprüngl. Länge	Aussehen des geprüften Stabes: der Bruchfläche	Aussehen des geprüften Stabes: der Oberfläche	Bemerkung.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
K. E.-D. Berlin	Phönix in Laar	1868	11/3. 1885	Wagenachse aus Feinkorneisen	alter Anbruch	3 580	36,7	20,9	gleichmässig sehnig	gleichmässig gewellt mit einigen Schlackenstellen.	
dto.	Bochum	1874	20/6. 1885	Lokomotiv-Treibachse aus Flussstahl	vollständiger Querbruch; die Bruchfläche zeigt alten Anbruch	4 600	53,7	18,9	gleichmässig fein mit hochstehendem Rande	glatt.	
dto.	Krupp	1871	22/7. 1885	Lokomotiv-Laufachse aus Tiegelgussstahl	bei Revision auf dem grössten Theil des Umfanges alte Anbrüche entdeckt bis 10mm Tiefe	6 400 6 400	29,4 39,2	12,7 8,8	feinkörnig dto.	dto.	
dto.	Bochum	1871	27/8. 1885	Lokomotiv-Treibachse aus Flussstahl	vollständiger Querbruch mit altem Anbruche	4 800	51,9	15,6	gleichmässig fein mit hochstehendem Rande	dto.	
dto.	Krupp	1869	8/11. 1885	Lokomotiv-Laufachse aus Tiegelgussstahl	bei Revision auf dem grössten Theil des Umfanges alte Anbrüche entdeckt	6 900	32,7	6,04	feinkörnig	dto.	
dto.	dto.	1869	8/11. 1885	dto.	dto.	6 900	36,0	6,75	dto.	dto.	
dto.	dto.	1873	15/11. 1885	dto.	dto.	5 800	42,0	14,95	feinkörnig mit hochstehendem Rande	dto.	
dto.	dto.	1868	5/12. 1885	Lokomotiv-Treibachse aus Flussstahl	Anbruch unter der Exemterscheibe bei Revision entdeckt	4 800	48,1	18,0	dto.	dto.	
dto.	dto.	1871	5/12. 1885	Lokomotiv-Kuppelachse aus Flussstahl	dto.	4 800	53,7	16,8	dto.	dto.	
dto.	dto.	1871	27/11. 1885	Lokomotiv-Treibachse aus Bessemerstahl	bei Revision Langrisse am Schenkel entdeckt	4 700	51,0	20,4	dto.	dto.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
K. E.-D. Breslau	Laurahütte	unbekannt	28/2. 1885	Wagenachse aus Walzeisen	alte Anbrüche; der Bruch zeigte grobkörniges Gefüge	3696	14	7	grobkörniges Gefüge mit einer schlackigen Stelle	wenig rauh mit einigen Querrissen.	
K. E.-D. Elberfeld	König & Reunert, jetzt Annener Gussstahlwerk	4/5. 1874	9/10. 1885	Tenderachse aus Tiegel-Gussstahl	vollständiger Bruch; Bruchfläche frisch und gesund	5108	42,7	20	feinkörnig	glatt.	
Eisenbahn. Elsass-Lothringen	Hösch & Söhne	—	16/2. 1885	Wagenachse aus Feinkorneisen geschmiedet	Querbruch, wobei erheblicher alter Anbruch ersichtlich	30,8 32,6	11,6 42,2	9 27,5	nicht homogen, grobkrystallinisch glänzender, glatter Bruch theils krystallinisch glänzend, theils dichter mattgrauer Bruch	wenig verändert, einige Querrisse in der Nähe der Bruchstelle verändert, einfache Längsrisse	aus der Beschaffenheit des abgebrochenen Schenkels geht hervor, dass vor dem Bruche Warmlaufen stattgefunden hat.
K. E.-D. Erfurt	Maffei	1866	10/3. 1885	Tenderachse aus Schmiedeeisen	Anbruch	2388	14,6	5,5	unganzes Gefüge	rauh	bei Revision zeigte sich am Schenkel in der Hohlkehle ein Querriss von 55 mm Länge.
K. E.-D. Frankfurt	Henschel & S.	27/2. 1868	15/11. 1885	Lokomotiv-Treibachse aus Feinkorneisen	dto.	3700	35,5	21	feinkörnig	gesund.	
dto.	dto.	10/3. 1868	12/7. 1885	Lokomotiv-Kuppelachse aus Feinkorneisen	dto.	3550	31,0	17	dto.	dto.	
dto.	dto.	18/3. 1868	12/8. 1885	Lokomotiv-Treibachse aus Feinkorneisen	dto.	3600	33,0	18	dto.	dto.	
dto.	Gussstahlwerk Annen	7/8. 1872	14/7. 1885	Lokomotiv-Treibachse aus Gussstahl	Bruch durch vollen Querschnitt; ziemlich feinkörnig	63,03	37,9	9,4	fast feinkörnig	etwas rauh.	
K. E.-D. Hannover	Hörde	1873	7/3. 1885	Tenderachse aus Flussstahl gegossen und ausgeschmiedet	Querbruch mit altem Anbruche	4650	6,33	7,0	gleichartig hell, körnig, krystallinisch	glatt.	
dto.	Pönsgen, Giesbers & Cp.	27/2. 1874	30/12. 1885	Lokomotivachse aus Flussstahl wie oben	Anbruch	4500	45,0	19,2	körnig	dto.	
Hessische Ludwigsbahn	Krupp	12/7. 1872	26/11. 1885	Tenderachse aus Tiegelgussstahl	Totaler, durchaus frischer und glatter Bruch an der Nabe	5280	49	9,58	feinkörnig	fehlerfrei.	
K. E.-D. Köln l.	dto.	April 1868	20/1. 1885	Wagenachse aus Tiegelgussstahl	ca. $^1/_3$ der Bruchfläche ist alter Anbruch, der übrige Theil ist kurzbrüchig und stark verrieben	2953	16,08	3,0	grobkörnig und porös	viele Querrisse.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
K. E.-D. Köln l.	Annener Gussstahl-werk	10/5. 1883	27/2. 1885	Lokomotiv-Treibachse aus Tiegel-gussstahl	theilweise alter Anbruch; der neue Bruch zeigt grobkörniges Gefüge	5032	46,0	31,0	mehr grobkörnig	glatt mit einigen kleineren Sprüngen	der Probestab wurde aus den Kurbeln entnommen.
dto.	Englerth, Cünzer & Fusse	—	20/5. 1885	Wagen-achse aus Puddelstahl	ein grosser Theil d. Fläche alter Anbruch; der neue Bruch ist grobkörnig, krystallinisch u. zeigt Anrisse	3896	41,64	25,0	grobkörnig mit einer feinkörnigen Stelle	rauh mit vielen Querrissen.	
dto.	Bochum	1884	22/5. 1885	Lokomotiv-Kuppel-achse aus Gussstahl	grosser Theil stark verrieben; neuer Anbruch krystallinisch zackigeStellen, treppenartige Absätze und Risse	5446	57,51	23,25	feinkörnig, grau	glatt.	
dto.	Borsig	21/9. 1862	11/11. 1885	Tender-achse aus Gussstahl	¾ glattgerieben; der neue Bruch zeigt zackige Struktur	2841	12,4	7,75	grobkörnig und unganzes Material	—	
K. E.-D. Köln r.	Bochum	1/12. 1873	17/1. 1885	Lokomotiv-Treibachse aus Gussstahl	frisch, an der Keilnuth zeigt sich ein alter Anbruch (Blase)	3779	50,27	23,0	sehr feinkörnig, matt dunkelgrau, zerklüftet mit vielen feinen hellglitzernden Punkten, Rand gleichmässig und hoch aufgezogen	wenig rauh, in der Nähe der Bruchstelle etwas mehr.	
dto.	Borsig	13/1. 1874	3/2. 1885	dto.	frisch	3328	57,14	26,0	sehr feinkörnig, gleichmässig matt hellgrau, zerklüftet, Rand hoch aufgezogen	ziemlich rauh und eine aus kurzen Querrissen bestehende Längsnuth.	
dto.	Hörde	12/5. 1863	7/2. 1885	Wagen-achse aus Puddelstahl	frisch mit altem Anbruch	2346	1,59	0,75	grobkörnig, ²/₃ der Fläche krystallinisch zerklüftet, stark glitzernd, ⅓ von schlackigem porösem Aussehen, Rand nicht aufgezogen	schon vor dem Versuche liess die Oberfläche viele unganze Stellen erkennen.	
dto.	Englerth, Cünzer & Fusse	12/12. 1871	23/2. 1885	dto.	alter Anbruch	3320	37,91	22,5	feinkörnig, matt dunkelgrau, zerklüftet, porös, mehrere grobkörnige, krystallinische Stellen, parallele Risse, Rand sehr hoch aufgezogen	kurze Längs- und Querrisse der krystallinischen Stellen markiren sich durch ungewöhnlich lange, über die ganze Stablänge gehende Erhabenheiten.	
dto.	Krupp	26/1. 1881	5/5. 1885	Wagen-achse aus Bessemer-stahl	innen und an einer Stelle am Rande alter Bruch, aussen frischer Bruch	4906	50,21	14,0	sehr feinkörnig, matt dunkelgrau mit einem hellen Kern, der etwas zerklüftet, am Rande wenig glitzernd, Rand aufgezogen	unverändert.	
dto.	Borsig	27/3. 1851	12/4. 1885	Lokomotiv-Treibachse aus Eisen	Langriss in der Nabe anfangend, durch den Schenkel gehend, ca. 500 mm lang, Querbruch ca. 40 mm breit	3183	20,51	16,5	feinkörnig, zerklüftet, porös mit einem Streifen von krystall. Gefüge u. eine schlackige Stelle, Rand stellenweise aufgezogen	rauh mit einem nach der ganzen Stablänge gehenden Längsrisse, viele kleinere Längs- und Querrisse.	
dto.	Phönix in Laar	23/10. 1871	11/4. 1885	Wagen-achse aus Puddelstahl	vollständiger Bruch, alter Anbruch nicht konstatirbar	3347	32,12	25,0	körnig, zerklüftet, dunkelgrau und porös, theils sehnig, theils krystallinisch, Rand nicht aufgezogen	sehr rauh, einige kurze und längere feine Querrisse.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
K. E.-D. Köln r.	Henschel & Sohn	4/3. 1871	20/4. 1885	Lokomotiv-Treibachse aus Gussstahl	alte Anbrüche, Längsrisse im Schenkel	2465	43,30	28,0	feinkörnig, matt dunkelgrau, zerklüftet, porös, theils sehniges, theils mürbes Aussehen. Rand zackig und hoch aufgezogen	äusserst weich und viele feine Längsrisse.	
dto.	Haswell	30/10. 1866	1/10. 1885	Tenderachse aus Gussstahl	vollständiger Bruch, zum Theil alter Anbruch	3121	59,73	29,0	feinkörnig, matthellgrau, zerklüftet, Rand äusserst hoch aufgezogen	wenig rauh.	
dto.	Hösch & Sohn	16/6. 1866	22/10. 1885	Wagenachse aus Puddelstahl	frisch mit altem Anbruch	2465	2,38	1,5	grobkörnig, $^1/_3$ krystallinisch sehr stark glitzernd, $^2/_3$ von schwefelkiesähnlichem Aussehen, zerklüftet	vor dem Versuche zeigte der Stab verschiedene unreine Stellen, die sich nach dem Bruche zu Querrissen verändert hatten.	
dto.	Hörde	18/8. 1882	11/10. 1885	Wagenachse aus Bessemerstahl	frisch, vollständiger Schenkelbruch	3504	—	1,5	grobkörnig, krystallinisch stark glitzernd, am Rande eine Stelle von schwefelkiesähnlichem Aussehen	vor dem Bruche viele unreine Stellen und starke Querrisse, die darnach stärker hervortraten.	
dto.	Borsig	13/6. 1867	13/12. 1885	Lokomotiv-Treibachse aus Eisen	langrissig im Schenkel	5072	3,89	3,5	sehr grobkörnig, gleichmässig hellgrau, stark glitzernd, am Rande eine Stelle von mattgrauer Färbung	einzelne feine Querrisse, ein feiner Längsriss, sonst unverändert	
K. E.-D. Magdeburg	Hörde	1867	6/8. 1885	Wagenachse aus Feinkorneisen	fast gänzlich alter Bruch	1463	3,52	4,17	theils krystallinisch, theils schlackig	auf der ganzen Fläche aufgerissene fehlerhafte Stellen.	
Pfälzische Eisenb.	Maffei	26/9. 1869	8/7. 1885	Wagenachse aus Tiegelgussstahl	¾ der Bruchfläche alter Anbruch, ¼ feinkörniger frischer Bruch	4363	57,75	14,5	feinkörnig	rein.	
dto.	Hörde	/7. 1861	5/10. 1885	Wagenachse aus Feinkorneisen	vollständiger Schenkelbruch	3150	9,8	9,0	grobkörnig, glänzend, mit Fehlerstelle seitlich	Querrisse an derselben Stelle, an welcher sich der Fehler auf der Bruchfläche befand.	
Kgl. Sächs. Staatsb.	unbekannt	1862	13/6. 1885	Lokomotiv-Treibachse aus Gussstahl	Anbrüche	5057	43,2	22,4	Rand sehr feinkörnig, Mitte mattgrau, pelzig	—	
dto.	Borsig	1865	11/7. 1885	Lokomotiv-Treibachse aus Eisen	4—8 mm lange Anbrüche in den Keilnuthen	3341	49,5	25,2	dunkelgrau, sehnig	verschrumpft.	
dto.	unbekannt	1848	29/9. 1885	Lokomotiv-Laufachse aus Eisen	Anbrüche	3470	11,6	21,6	dto.	tiefgehender Längsriss und viele kleine Querrisse.	
dto.	dto.	1862	26/10. 1885	Lokomotiv-Treibachse aus Eisen	in einem Winkel der Excenterkeilnuth 20 mm langer und 8 mm tiefer Anbruch	3714	52,1	19,0	mattgrau, sehnig	—	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Kgl. Sächs. Staatsb.	unbekannt	—	3/11. 1885	Tender-achse aus Eisen	Anbruch in der Kehle	3410	19,9	14,8	körnig, krystallinisch, mit einer dunklen Stelle am Rande	Oberfläche verschrumpft, zeigt viele Querrisse, entsprechend der Lage der dunklen Stellen.	
L.-Cz.-J. E.	Zeltweg	1866	29/3. 1885	Wagen-achse aus Schweisseisen, gewalzt	theils frischer, theils alter Bruch	2911	40,57	19,45	tiefgraue und hellgraue Stellen	viele Queranbrüche, stark verschrumpft.	
dto.	Yorkshire Engine Cp. Sheffield	1869	6/8. 1885	Lokomotiv-Treibachse aus Schmiedeeisen, gewalzt.	muscheliger Anbruch, verrieben, frischer Bruch grobkörnig, krystallinisch glänzend	4642	46,45	20,95	kronenförmig, zackig, mittelgraues feines Korn, mit vielen eingesprengten weissen Punkten	gleichförmig mässig geschrumpft, ohne Risse.	
Mohács-Fünfkirchner E.	Zeltweg	—	13/2. 1885	Wagen-achse aus Schmiedeeisen, packetirt	alter Anbruch, mit grobkörnigem frischen Bruche	2953	57,47	34,25	faserig, zähe	rauh.	
dto.	Ganz & C.	—	4/12. 1885	Wagen-achse aus Schmiedeeisen	alter Anbruch mit grobkörnigem frischen Bruche	3431	17,35	14,25	grobkörnig, krystallinisch	faltig.	
K. K. Oest. Staatsbahnen	Prevali	1860	29/1. 1885	Wagen-achse aus Eisen	grobkörnig, ½ alter Anbruch	3553 3755	3,1 3,1	2,5 1,5	stark krystallinisch	unganz.	
dto.	unbekannt	—	30/4. 1885	Tender-achse aus Stahl	grobkörnig, bis auf eine kleine Stelle in der Mitte, alter Anbruch	2606 2425	34,4 26,2	17,32 34,6	grobkörnig.	—	
dto.	Sigl	15/5. 1868	6/5. 1885	Lokomotiv-Treibachse aus Eisen	feinkörnig, zum grössten Theil alter Anbruch	5079	50,9	29,4	gleichförmig fein.	—	
dto.	Witkowitz	1870	17/9. 1885	Wagen-achse aus Eisen	grobkörnig, sprödes unganzes Material	5211 5519	23,0 23,0	11,0 15,0	grobkörnig.	—	
dto.	unbekannt	—	17/11. 1885	Tender-achse aus Eisen	grobkörnig, am ganzen Querschnittsumfange alter Anbruch	3090 3304	24,1 20,7	9 11	—	—	
Südnorrdd. Verb.-B.	Owens	1858	12/1. 1885	Wagen-achse aus Feinkorneisen	am Umfange muschlig, in der Mitte feinkörnig	31,7 29,5	16 29	13 25	—	—	
dto.	Prevali	1867	3/11. 1885	Wagen-achse aus Eisen	grobkörnig	27,7 26,0	47,6 30,0	39 26	kurzsehnig	ungemein schuppig und anbrüchig.	
dto.	Owens	1857	1885	dto.	Anbruch, feine Anrisse im Nabensitze	33,6 31,8	21,6 22,7	8 15	—	—	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Kgl. Ung. Staats-bahnen	unbekannt	1868	10/1. 1885	Tender-achse aus gewalztem Eisen	grösstentheils alter Bruch	3242 3108	53,78 51,22	25,75 24,0	porös, wenig schlackig	runzelig.	
dto.	Sigl	1871	11/1. 1885	Lokom.-Kuppel-achse aus Bessemer-stahl	kleinkörnig, alter und neuer Bruch	3910 3910	49,74 55,02	25,0 25,0	faserig, zähe, ungleich	wenig querrissig glatt.	
dto.	Maffei	1870	27/1. 1885	Tender-achse aus Schmied-eisen	Querriss, $^2/_3$ alter Anbruch	2740 2577	32,12 40,40	23,5 28,5	sehr schieferig, wenig schlackig, porös unrein, wenig schlackig, porös	viele Querrisse. wenige „	
dto.	dto.	1870	1/2. 1885	dto.	95 mm langer Queranbruch	2803 2745	32,12 34,72	20,0 22,5	faserig, zähe dto.	querrissig dto.	
dto.	dto.	1868	2/2. 1885	dto.	schiefrig, fein-körnig	3034 3163	41,34 44,93	24,0 29,0	faserig, zähe dto.	wellenförmig, langrissig. dto.	
dto.	Ganz & C.,	1869	6/2. 1885	Wagen-achse aus Schmied-eisen	verrieben, grobkörnig	3007 3208	16,69 37,01	8,5 19,0	rissig, schieferig, sehr schlackig rissig, schieferig, wenig schlackig	3—4 Querrisse. 1 Querriss, runzelig.	
dto.	Maffei	1870	8/2. 1885	Tender-achse aus Schmied-eisen	querrissig	2771 2839	47,64 42,39	29,0 22,5	faserig, zähe dto.	wellenförmig. wenig „	
dto.	unbekannt	—	20/2. 1885	Wagen-achse aus Schmied-eisen	2 tiefe Langrisse	3137 2915	42,26 24,17	27,0 22,75	porös, wenig schieferig porös, sehr schieferig	viele kurze Querrisse. runzelig, 1 Langriss.	
dto.	Zeltweg	—	23/2. 1885	dto.	Anbruch	2907 2980	38,27 37,99	24,50 27,75	porös, wenig schieferig, schlackig porös, wenig schlackig	querrissig. runzelig.	
dto.	dto.	—	27/2. 1885	dto.	dto.	2907 2877	54,49 44,53	30,0 26,0	porös, schieferig dto.	runzelig. dto.	
dto.	dto.	—	6/3. 1885	dto.	tiefe Langrisse	3133 3083	31,10 51,05	20,25 34,25	wenig schieferig, porös ungleichförmig porös	querrissig. runzelig.	
dto.	dto.	1874	10/3. 1885	Wagen-achse aus Bessemer-stahl	alter und neuer Bruch	2269 2285	3,12 1,36	2,0 2,5	grobkörnig, Materialfehler dto.	1 Querriss, sonst glatt. querrissig.	
dto.	Fabrik der Oest.Staats-E.-G.	—	19/3. 1885	Tender-achse aus Bessemer-stahl	1 Querriss	3083 3404	21,61 3,12	9,5 8,0	rissig, sehr schlackig, ungleichförmig dto.	querrissig. dto.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Kgl. Ung. Staats-bahnen	unbekannt	1875	28/3. 1885	Tender-achse aus Bessemer-stahl	⅔ alter Anbruch	3088 2586	23,60 5,45	17,0 5,75	sehr schlackig und schieferig dto.	wenige kleine Querrisse. dto.	
dto.	Prevali	1857	/3. 1885	Wagen-achse aus Schmied-eisen	alter und neuer Bruch	2805 3068	26,43 17,42	17,0 8,50	sehr schieferig, Materialfehler sehr schieferig, schlackig	viele Querrisse. wenige „	
dto.	Zeltweg	—	1/4. 1885	dto.	Anbruch	2937 3003	50,66 37,58	26,25 22,25	porös, faserig porös, sehr schieferig	Querrisse, runzelig. dto.	
dto.	Sandford & Owens	—	1/4. 1885	dto.	alter Anbruch feinkörnig, neuer Anbruch muschelig	3053 3087	28,45 28,55	15,0 16,0	porös, geringer Theil grobkörnig porös, schieferig	kleine Querrisse. dto.	
dto.	unbekannt	1858	14/4. 1885	Tender-achse aus Schmied-eisen	viele kleine Langrisse	3566 3120	33,32 35,51	22,5 21,25	sehr schlackig, schieferig dto.	viele kleine Querrisse. runzelig.	
dto.	Witkowitz	—	18/4. 1885	Wagen-achse aus Schmied-eisen	1 Langriss	3375	39,02	18,75	schieferig, porös	unverändert.	
dto.	Sigl	1865	20/4. 1885	Tender-achse aus Schmied-eisen	fein- und grobkörnig	2793 2864	54,67 41,80	31,5 21,0	porös, zähe, wenig schlackig dto.	runzelig. dto.	
dto.	unbekannt	—	25/4. 1885	Lokomotiv-Treibachse aus Schmied-eisen	langrissig	2853 2909	56,08 55,02	33,5 30,5	porös, wenig schieferig dto.	runzelig. dto.	
dto.	dto.	—	25/4. 1885	Lokomotiv-Kuppel-achse aus Schmied-eisen	dto.	2845 3005	42,78 30,17	23,50 22,50	schieferig, zähe sehr schieferig, porös, querrissig	runzelig. dto.	
dto.	Maffei	1868	25/4. 1885	Lokomotiv-Treibachse aus Schmied-eisen	dto.	3123 3143	37,50 31,75	23,25 20,25	sehr schieferig dto.	langrissige Stellen. querrissig.	
dto.	dto.	1868	25/4. 1885	Lokomotiv-Kuppel-achse aus Schmied-eisen	mehrere Langrisse	3091 3075	37,85 39,12	21,50 23,75	porös porös, schieferig	runzelig. dto.	
dto.	Maffei	1868	25/4. 1885	Lokomotiv-Laufachse aus Schmied-eisen	mehrere Langrisse	3177 3232	34,34 38,13	33,5 26,0	sehr schieferig, faserig dto.	runzelig dto.	
dto.	unbekannt	—	25/4. 1885	Wagen-achse aus gewalztem Eisen	totaler Querbruch körnig, faserig, am Rande beinahe glatt	3292 3050	20,20 7,55	17,0 10,0	theils grobkörnig, theils porös schlackig, theils porös	runzelig, sehr querrissig. dto.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Kgl. Ung. Staats-bahnen	Ringhoffer	1868	26/4. 1885	Tender-achse aus Schmied-eisen	grobkörnig	3360 3295	39,56 21,85	23,25 16,50	porös, schieferig sehr grobkörnig, ungleich	sehr querrissig, blasig. lang und quer-rissig, blasig.	
dto.	Stefanau	1869	27/4. 1885	Wagen-achse aus Bessemer-stahl	Langriss	3698 3676	19,59 13,98	15,0 12,5	sehr grobkörnig, fehlerhaft dto.	wenig querrissig. dto.	
dto.	unbekannt	—	—	Wagen-achse aus Schmied-eisen	13 mm tiefer Sprung im Schenkel	3242 2805	7,75 4,89	8,25 4,0	grobkörnig dto.	querrissig. unverändert.	
dto.	Witkowitz	1869	1/5. 1885	Wagen-achse aus Bessemer-stahl	4/5 alter Anbruch, 1/5 grobkörniger, neuer Bruch	4497 2969	11,77 58,41	12,0 26,0	feinkörnig, Materialfehler feinkörnig, porös	glatt, einige Querrisse. —	
dto.	unbekannt	1868	3/5. 1885	Tender-achse aus Schmied-eisen	alter und neuer Bruch	3953 3047	6,32 55,37	5 50 26,0	feinkörnig, ungleich porös, zähe	unverändert. runzelig.	
dto.	Prevali	1868	4/5. 1885	Wagen-achse aus Schmied-eisen	an 2 Stellen 27 mm tiefe Anbrüche	2885 2840	51,96 49,47	26,25 19,50	sehr schieferig, wenig schlackig dto.	runzelig. dto.	
dto.	Witkowitz	—	4/5. 1885	dto.	glatt	3470 3345	7,74 31,65	6,75 25,5	grösstentheils grobkörnig sehr schieferig	unverändert. runzelig und querrissig.	
dto.	Prevali	1867	11/5. 1885	dto.	dto.	2945 3321	14,63 20,20	10,75 12,75	sehr schlackig, schieferig dto.	einige Querrisse. dto.	
dto.	dto.	1857	25/5. 1885	dto.	dto.	3268 2807	16,69 16,69	15,5 6,0	wenig schieferig, schlackig sehr schlackig, rissig	querrissig. dto.	
dto.	Reschitza	1865	29/5. 1885	dto.	16 mm langer Querriss	3348 2984	47,83 51,60	31,0 31,0	porös, schieferig, faserig dto.	runzelig. dto.	
dto.	dto.	1865	26/5. 1885	dto.	alter Bruch	2848 2587	49,41 40,87	31,25 13,5	porös, wenig schieferig sehr schlackig, schieferig	langrissig, splitterig. wenig splitterig.	
dto.	Ganz & Cp.	1868	29/5. 1885	dto.	langrissig	3381 3225	20,90 13,72	20,75 7,75	grösstentheils grobkörnig dto.	kleine Querrisse, runzelig. dto.	
dto.	Prevali	—	29/5. 1885	dto.	1 Langriss	3459 3007	16,69 13,77	11,0 10,5	schieferig, wenig schlackig sehr schlackig	querrissig. wenig querrissig.	
dto.	Neuberg	1872	30/5. 1885	Tender-achse aus Bessemer-stahl	mehrere Langrisse	4142 3901	48,02 47,74	26,0 29,5	feinkörnig dto.	glatt, kleiner Querriss. dto.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Kgl. Ung. Staatsb.	Maffei	1870	2/6. 1885	Lokomotiv-Kuppelachse aus Schmiedeisen	langrissig	2898 3125	42,92 47,19	28,0 27,5	sehr porös, wenig schlackig dto.	runzelig, splitt. dto.	
dto.	unbekannt	—	30/6. 1885	Lokomotiv-Treibachse aus Schmiedeisen	dto.	3132 3105	47,74 50,18	30,5 29,5	fas., porös, wenig rissig dto.	langrissig. langschieferige Stellen.	
dto.	dto.	—	30/6. 1885	Lokomotiv-Kuppelachse aus Schmiedeisen	dto.	3057 2931	47,0 47,74	31,0 31,5	por., wenig splitt. dto.	splitter., runzelig, langrissig. splitterig.	
dto.	dto.	—	11/7. 1885	Lokomotiv-Laufachse aus Schmiedeisen	dto.	3542 3524	28,87 27,39	20,75 17,50	grobkörnig, Schlackennest dto.	runzelig. dto.	
dto.	Prevali	1861	26/7. 1885	Wagenachse aus Schmiedeisen	alter und neuer Bruch	2801 2957	44,04 21,93	30,50 18,50	splitterig, rissig sehr schlack., por.	splitter., runzelig. querrissig.	
dto.	dto.	—	26/7. 1885	dto.	querrissig, alter und neuer Bruch	3339 3416	30,44 13,24	5,75 13,00	schlack., por., riss. dto.	unverändert. dto.	
dto.	Sigl	1871	31/7. 1885	Lokomotiv-Treibachse aus Bessemerstahl	Querriss, alter und neuer Bruch	4813 4787	51,21 53,21	26,5 16,0	feinkörnig, porös dto.	dto. dto.	
dto.	Reschitza	1872	5/8. 1885	Wagenachse aus gewalztem Stahl	Querriss	3152 3106	2,4 46,41	3,0 33,0	feinkörnig, schlackige Stelle fas., porös, wenig rissig	Querrisse. zähe, runzelig.	
dto.	Sandford & Owens	—	18/8. 1885	Wagenachse aus Schmiedeisen	Langriss	3391 3364	24,23 32,32	22,5 24,25	grobkörnig, ungleich, schlack. porös, ungleich	runzelig, sehr ungleichförmig. sehr runzelig.	
dto.	dto.	—	19/8. 1885	Lokomotiv-Kuppelachse aus Schmiedeisen	mehrere Langrisse	2638 3022	37,40 60,93	27,50 23,75	schief., schlackig porös, splitterig, querrissig	splitterig. dto.	
dto.	dto.	—	19/8. 1885	Lokomotiv-Laufachse aus Schmiedeisen	dto.	2763 3051	31,0 38,26	12,5 22,5	schlack., grobkörn. „ porös	viele kurze Querrisse. 2 Langrisse.	
dto.	Prevali	—	21/8. 1885	Tenderachse aus Schmiedeisen	1/3 alter Anbruch, neuer Bruch verrieben	2699 2785	40,40 44,04	30,0 37,0	splitterig, rissig schlackig, porös	schuppig, langriss. dto.	
dto.	Maffei	—	22/8. 1885	dto.	verrieben	3055 3208	4,53 50,43	2,25 32,75	grobkörnig, Schlackennest, splitterig, porös	unverändert. splitterig.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Kgl. Ung. Staats-bahnen	unbekannt	—	24/8. 1885	Wagen-achse aus Schmied-eisen	grobkörnig	3056 2949	10,12 23,43	8,5 19,0	sehr schlackig, ungleich dto.	kleine Querrisse. sehr querrissig.	
dto.	dto.	—	28/8. 1885	Tender-achse aus Schmied-eisen	langrissig, schieferig	2902 3055	46,41 22,55	28,75 10,25	feinkörnig, sehr schieferig feinkörnig, schlackig	langrissig. viele Querrisse.	
dto.	Ganz & Cp.	1871	15/9. 1885	Wagen-achse aus Schmied-eisen	verrieben	3565 3603	10,8 14,97	10,75 8,0	feinkörnig, fehlerhaft dto.	sehr querrissig. dto.	
dto.	Reschitza	1872	19/9. 1885	Wagen-achse aus Bessemer-stahl	neuer und alter Bruch	3947 38(9	61,53 64,09	28,5 26,5	feinkörnig, porös dto.	querrissig. splitterig, querrissig.	
dto.	unbekannt	—	26/9. 1885	Lokomotiv-Treibachse aus Schmied-eisen	ein 70 mm langes Stück ausgebrochen; schieferig	2342 3183	— 12,41	2,5 12,0	sehr grobkörnig dto.	glatt. schuppig.	
dto.	dto.	—	26/9. 1885	Lokomotiv-Laufachse aus Schmied-eisen	langrissig und schieferig	3388 3105	39,9 16,26	25,25 7,5	porös, glatt theils grobkörnig, theils rissig	blasig, runzelig. wenig blasig.	
dto.	dto.	—	30/9. 1885	Lokomotiv-Treibachse aus Schmied-eisen	langrissig und splitterig	2699 2875	46,41 44,79	33,0 30,0	porös, wenig schlackig dto.	unverändert. wenig querrissig.	
dto.	dto.	—	10/9. 1885	Tender-achse aus Schmied-eisen	alter und neuer Bruch	2760 3056	30,11 22,56	23,5 18,75	sehr schieferig, schlackig dto.	sehr querrissig. dto.	
dto.	Reschitza	1872	24/10. 1885	Wagen-achse aus Bessemer-stahl	grobkörnig, porös	3239 3208	4,35 3,94	4,5 4,5	feinkörnig, in d. Mitte fehlerhaft dto.	querrissig. dto.	
dto.	Prevali	1857	2/11. 1885	Wagen-achse aus Schmied-eisen	alter und neuer Bruch	2974 2780	20,79 21,85	13,0 14'75	sehr schlackig und schieferig dto.	querrissig. dto.	
dto.	dto.	—	—	dto.	verrieben	3076 3004	18,63 20,74	11,0 16,5	dto. dto.	querrissig. dto.	
dto.	unbekannt	—	3/12. 1885	Wagen-achse aus Bessemer-stahl	grobkörnig	4312 4074	8,2 7,47	7,8 6,25	feinkörnig, beim Rande fehlerhaft dto.	glatt. dto.	
dto.	dto.	1868	29/12. 1885	Tender-achse aus gewalztem Eisen	alter und neuer Bruch, grobkörnig	2857 3099	6,25 51,64	5,25 27,50	grobkörnig, Langriss sehr schieferig	querrissig. querrissig, runzelig.	
Warschau-Wiener Eisenbahn	Schmidt in Breslau	1865	9/4. 1885	Wagen-achse aus Eisen	verrieben	3160	9,8	6,5	sehr feines Korn, hell, matt, fleckig	rissig.	

Wien, im Juni 1886. Die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Beiblatt zu No. 60 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 4. August 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Nachtrag I zum Gütertarif **Elberfeld-Erfurt und Thüringische Privatbahnen.** Die im Nachtrag I zum Gütertarif Elberfeld-Erfurt und Thüringische Privatbahnen unter VII vorgesehene Berichtigung der Entfernung Gevelsberg Rh.-Berlin (Anh.-Dresdn. Bhf.) tritt erst mit Gültigkeit vom 15. September d. J. ab in Kraft.

Elberfeld, den 27. Juli 1886. (1590 J)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Eil- und Frachtstückgut-Verkehr der Station Halensee. Die bisher nur dem Wagenladungsverkehr dienende Station Halensee wird mit dem 15. August d. J. auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Berlin, den 29. Juli 1886. (1591)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die diesseitige Strecke Braunschweig Nordbahnhof-Derneburg wird am **5.k.Mts.** für den gesammten Güter- und Vieh- etc. Verkehr eröffnet.

Der Uebergang der Transporte nach und von den anschliessenden Staatsbahnen kann vorläufig nur in Derneburg stattfinden, da der Anschluss der Landeseisenbahn an die Staatsbahn in Braunschweig noch nicht fertiggestellt ist.

Exemplare des Lokal-Gütertarifs nebst Nachtrag 1 können zum Preise von 50 ₰ und des Lokal-Vieh- etc. Tarifs zum Preise von 20 ₰ von allen diesseitigen Stationen bezogen werden.

Braunschweig, den 21. Juli 1886.
Die Direktion (1592)
der Braunschweigischen Landeseisenbahn-Gesellschaft.

Am 15. August d. J. gelangt zu dem vom 15. April 1885 ab gültigen Ausnahmetarife für den **Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen** der Nachtrag III zur Einführung.

Derselbe enthält Ausnahmefrachtsätze für die Stationen Engelskirchen des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), Wilhelmshaven der Oldenburgischen Staatsbahn, Altenbruch, Basbeck-Osten, Buxtehude, Himmelpforten, Horneburg, Neuhaus a. O., Otterndorf, Stade und Warstade-Hemmoor der Unter-Elbeschen Eisenbahn für den Verkehr mit letzteren Stationen für Eisen der Spezialtarife I bis III.

Der Nachtrag ist durch die Güterexpeditionen zum Preise von 15 ₰ zu beziehen.

Elberfeld, den 27. Juli 1886. (1593)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Für den Verkehr zwischen der Haltestelle Welsede des Direktionsbezirks Hannover einerseits und den Stationen Ottensen des Direktionsbezirks Altona, Berlin (Lehrter Bahnhof) des Direktionsbezirks Magdeburg, sowie Westend des Direktionsbezirks Berlin andererseits treten mit sofortiger Gültigkeit direkte **Frachtsätze für den Transport von Mergel in Ladungen von 10 000 kg in Kraft.**

Ueber die Höhe der betreffenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Hannover, den 29. Juli 1886. (1594)
Königliche Eisenbahndirektion Hannover,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Braunschweig-Magdeburg-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag VI zum Tarif für den obenbezeichneten Verbandsverkehr in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält im wesentlichen Entfernungen für die neuaufgenommene Station Gera-Pforten der Sächsischen Staatsbahnen, sowie veränderte Entfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Dresden (Alt- und Neustadt), Görlitz, Grossenhain, Kamenz und Zittau der Sächsischen Staatsbahnen. Insoweit mit diesen Aenderungen Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung verbunden sind, bleibt letztere bis zum 15. September 1886 in Wirksamkeit.

Der Nachtrag VI ist bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 28. Juli 1886. (1595)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Eisenbahn-Verband, Frachtsätze für Thonerde. Mit Gültigkeit vom 1. August d. Js. wird im **Süddeutschen Verbandsverkehr** für den Transport von Thonerde in Ladungen von 10 000 kg von Eisenberg, Station der Bayerisch-Pfälzischen Eisenbahnen, nach Kosten, Station der Dux-Bodenbacher Eisenbahn, ein Frachtsatz von 1,84 *M.* für 100 kg eingeführt.

München, den 27. Juli 1886. (1596)
Generaldirektion
der K. B. Verkehrsanstalten
Betriebsabtheilung.

Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag I zu Heft 2 des Tarifs für den obenbezeichneten Verbandsverkehr in Kraft. Dieser Nachtrag enthält im wesentlichen anderweite Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Mecklenburgischen Friedrich Franzbahn, Entfernungen und Frachtsätze für die neuaufgenommenen Stationen des Deutsch-Nordischen Lloyd, Entfernungen und Frachtsätze für die neuaufgenommenen Stationen Bornitz, Gera-Pforten-Lobstädt, Pöllwitz, Schweikershain und Steina der Sächsischen Staatsbahnen, veränderte Entfernungen und Stückgutfrachtsätze für die Station Schleswig des Direktionsbezirks Altona und endlich veränderte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Görlitz und Zittau der Sächsischen Staatsbahn.

Die Erhöhung, welche der Stückgutfrachtsatz für Altona-Chemnitz erfährt, gilt erst vom 15. September 1886 ab.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Güter- und Eilgutexpeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 28. Juli 1886. (1597)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. August d. Js. gelangen im **Schlesisch-Süddeutschen Verbande** und zwar vorläufig auf die Dauer eines Jahres für leer zurückgehende in zurückzubefördernde Bierspezialwagen verladene Bierfässer bei Aufgabe von mindestens 1 000 kg bezw. Frachtzahlung hierfür von Breslau N./M. bezw. B. F. und Posen nach Bayerischen Stationen Ausnahmefrachtsätze zur Einführung, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind.

Die Anwendung dieser Sätze ist nicht daran geknüpft, dass Bierfässer und Bierwagen derselben Brauerei angehören.

Breslau, den 29. Juli 1886. (1598)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der Verbandsverwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung gelangen gegenüber den bisherigen Tarifen ermässigte Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Basel Bad. Bahn loco und transit einerseits und Stationen der Jura-Bern-Luzern-Bahn anderseits zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Tarifbüreau und die Station Basel.

Karlsruhe, den 29. Juli 1886. (1599)
Generaldirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Ungarischer Güterverkehr. Am 1. August cr. tritt zu dem Ausnahmetarif 4 für Rinde etc. und Ausnahmetarif 5 für leere Lohesäcke der Nachtrag I in Kraft, enthaltend Frachtsätze für verschiedene neu aufgenommene Ungarische Stationen, sowie Berichtigungen und Ergänzungen. Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. September 1886 in Gültigkeit.

Der Nachtrag ist bei den Güterexpeditionen der betreffenden Verbandsstationen sowie in unserem hiesigen Geschäftslokale zu haben.

Köln, den 29. Juli 1886. (1600)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Für die **Beförderung** der nach Bayern **leer zurückgehenden Bierfässer** bei Verladung in Bier-Spezialwagen finden vom 1. August d. J. an und zwar bis auf Widerruf von Hamburg H. nach verschiedenen Bayerischen Stationen direkte Ausnahmefrachtsätze Anwendung, welche bei der Güterexpedition Hamburg H. und den bezüglichen Bayerischen Stationen zu erfragen sind.

Hannover, den 28. Juli 1886. (1601)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Nassau-Pfälzischer Verkehr. Der Ausnahmetarif No. 6 des Main-Neckar-Pfälzischen Tarifs für Obst als Eilgut zwischen Weisenheim am Sand und Frankfurt a/M. Sachsenhausen (Staatsbahn) von 1,58 *M.* pro 100 kg hat am 1. August d. J. auch für Frankfurt a/M. Taunusbahnhof Gültigkeit.

Frankfurt a/M., den 28. Juli 1886. (1602)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. August d. J. wird die Station Herbede in die Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks

Elberfeld einerseits und Stationen der Direktionsbezirke **Magdeburg** (einschliesslich früher Braunschweig), **Berlin, Bromberg, Breslau und Frankfurt a/M.** andererseits aufgenommen.

Ferner kommen vom genannten Tage ab Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II von der Station Attendorn des Direktionsbezirks Elberfeld nach verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg zur Einführung.

Die zur Berechnung kommenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Elberfeld, den 29. Juli 1886. (1603)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Betrifft den Aushang zum Staatsbahn-Gütertarif Altona-Magdeburg. Mit Wirkung vom 1. August cr. ab kommen zwischen der Station Wittenberge des Direktionsbezirks Altona einerseits und der Station Tangermünde der Stendal-Tangermünder Eisenbahn andererseits direkte Tarifsätze zur Einführung, über deren Höhe von den betheiligten Expeditionen Auskunft ertheilt wird.

Altona, den 28. Juli 1886. (1604)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom heutigen Tage an finden für **Holz** des Spezialtarifs II im Verkehr zwischen Eisenstein und den diesseitigen Stationen Bielefeld, Bünde, Celle, Elze, Göttingen, Hameln, Hannover (Nord- und Südbahnhof), Herford, Hildesheim, Lehrte, Linden (Fischerhof und Küchengarten), Melle, Minden i/W., Münden i/H., Niedersachswerfen-Ilfeld, Northeim, Oeynhausen (Nord- und Südbahnhof), Osnabrück (Westbahnhof), Osterode a./Harz, Peine, Ringelheim, Uelzen und Vlotho ermässigte Ausnahme-Tarifsätze im Hannover - Bayerischen Eisenbahnverbande Anwendung, welche bei den Güterexpeditionen der genannten Stationen zu erfragen sind.

Die bisher gültigen, im Tarifheft No. 1 enthaltenen Taxen kommen hierdurch in Wegfall.

Hannover, den 29. Juli 1886. (1605)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betreffenden Verbands-Verwaltungen.

Deutsch - Französischer, Rheinisch-Köln-Minden-Belgisch-Französischer und Bergisch - Märkisch - Belgisch - Französischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. tritt in der Waarenklassifikation zum Deutsch-Französischen Gütertarife vom 1. Januar 1883 und zum Rheinisch - Köln - Minden - Belgisch-Französischen und Bergisch - Märkisch - Belgisch - Französischen Gütertarife vom 1. Februar 1880 nachstehende Aenderung ein:

die Position „Hohlglas“ wird durch den Zusatz „gewöhnliches“ ergänzt.

Von dem gedachten Tage ab werden Sendungen feiner Hohlglaswaaren in den vorbezeichneten Verkehren zu den Sätzen der Stückgutklasse 1 bezw. der Allgemeinen Wagenladungsklassen abgefertigt, sofern nicht die Umkartirung auf den Belgisch-Französischen Grenzstationen eine billigere Fracht ergibt.

Köln, den 28. Juli 1886. (1606)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Berlin - Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. August d. J. wird die Station Gera-Pforten der Sächsischen Staatsbahnen in den direkten Verkehr mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen und zwar zu den gegenwärtig für die Station Gera (S. St. B. u. Thüring.) massgebenden Frachtsätzen einbezogen.

Die betreffenden Frachtsätze können bei den betheiligten Güterexpeditionen in Erfahrung gebracht werden.

Dresden, am 29. Juli 1886. (1607)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch - Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag V zu Heft 1 des Norddeutsch-Sächsischen Verbands-Gütertarifs in Kraft.

Dieser Nachtrag, welcher bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen ist, enthält Entfernungen für die neuaufgenommene Station Gera-Pforten der Sächsischen Staatsbahnen.

Dresden, am 28. Juli 1886. (1608)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch - Sächsischer Verbandsverkehr. Für die Beförderung von Pferden in Wagenladungen im Verkehre zwischen Schulterblatt (Station des Direktionsbezirks Altona) und Oschatz kommt vom 1. August d. J. ab ein Frachtsatz von 13,84 ℳ pro Quadratmeter der verwendeten Eisenbahnwagen zur Einführung.

Dresden, am 29. Juli 1886. (1609)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. August 1886 gelangt zu dem vom 1. September 1883 ab gültigen **Lokal-Gütertarife der Eisern - Siegener Eisenbahn** der Nachtrag III, den Ausnahmetarif C für Eisenerz enthaltend, zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrags sind bei unseren Stationen unentgeltlich zu haben.

Siegen, den 30. Juli 1886. (1610)
Die Direktion der Eisern-Siegener
Eisenbahngesellschaft.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit 1. August d. J. tritt ein neuer Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Waldshut einerseits und den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn), der Aargauischen Südbahn und Wohlen-Bremgarten, der Tössthalbahn, der Eisenbahn Wädensweil - Einsiedeln und der Vereinigten Schweizerbahnen anderseits in Kraft, durch welchen der bisherige Gütertarif Waldshut - Ostschweiz vom 1. Oktober 1883 nebst Nachträgen aufgehoben wird.

Soweit durch den neuen Tarif Taxerhöhungen bezw. Verkehrsbeschränkungen gegenüber demjenigen vom 1. Oktober 1883 eintreten, finden die Taxen und Bestimmungen des bisherigen Tarifs noch bis zum 31. Oktober d. J. Anwendung.

Exemplare des neuen Tarifs können zum Preise von 40 ₰ pro Stück durch unsere Güterexpeditionen bezogen werden.

Karlsruhe, den 29. Juli 1886. (1611)
Generaldirektion.

Bayerisch-Sächsischer Verkehr. Am 1. August d. J. gelangen für den Transport von Mehl bei Aufgabe in Ladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür pro Wagen im Verkehre der Sächsischen Stationen Bautzen, Dresden Alt- und Neustadt, Golzern, Grimma (ob. Bhf.), Grossschocher, Klosterbuch, Leisnig, Mosel, Oelsnitz i/V., Riesa, Riesa-Elbkai, Stein-Hartenstein, Wurzen, Zittau und Zwickau einerseits, und Bayerischen Stationen andererseits widerrufliche Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung.

Der bezügliche Ausnahmetarif kann von den betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, am 31. Juli 1886. (1612)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Im **Süddeutschen Eisenbahnverband** ist zu dem Ausnahmetarif für Eisen und Stahl etc. von Stationen der Süddeutschen Bahnen nach Eger, Franzensbad etc. transit vom 20. Juli 1885 der II. Nachtrag, gültig vom 1. August 1886 erschienen, welcher Frachtsätze für die Station Düdelingen Werk und für Eger, Franzensbad, Kufstein und Salzburg loco enthält.

München, den 28. Juli 1886. (1613)
Generaldirektion
der K. B. Verkehrsanstalten
Betriebsabtheilung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die zur Erlangung der ermässigten Taxe für die Beförderung von Zuchtvieh erforderliche Bescheinigung (B 4 d gg [Seite 23] des diesseitigen Lokal - Thier-etc. Tarifs) kann bei Transporten, welche lediglich auf den Badischen Linien Beförderung finden sollen, vom 1. August l. J. ab auch von den Bürgermeisterämtern oder von den Marktkommissionen ausgestellt werden.

Karlsruhe, den 29. Juli 1886. (1614)
Generaldirektion.

Oberhessische Eisenbahnen. Mit dem 1. August c. gelangen Ausnahmesätze für Steine des Spezialtarifs III zwischen einigen diesseitigen Stationen und Frankfurt a/M. Ostbahnhof zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Giessen, den 31. Juli 1886. (1615)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Direktion.

Main-Neckarbahn-Pfälzischer Verkehr. Am 1. August l. J. tritt zum Gütertarife vom 1. Januar 1886 der Nachtrag II in Kraft, enthaltend unter anderem ermässigte Kohlentaxen für die südlich von Bensheim gelegenen diesseitigen Stationen, sowie neue Ausnahmetaxen für Steine im Verkehr mit Ludwigshafen a/Rh.

Exemplare des Nachtrags sind durch unsere Expeditionen zu beziehen.

Darmstadt, den 28. Juli 1886. (1616)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Im Staatsbahn - Gütertarif **Bromberg-Berlin** tritt mit sofortiger Gültigkeit der Ausnahmetarifsatz für denaturirtes Fabriksalz mit 0,65 ℳ pro 100 kg im Verkehr von Klausaschacht nach Saarau bei Beförderung in Wagenladungen von 10 000 kg in Kraft.

Bromberg, den 29. Juli 1886. (1617)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Berlin - Erfurt. Zwischen Gera Th. Bhf. und W. G. Bhf. einerseits und Grünau, Letschin, Neu-Trebbin, Niederschönweide (Johannisthal) andererseits treten mit sofortiger Gültigkeit ermässigte Tarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 31. Juli 1886. (1618)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Niederdeutscher Kohlenverkehr. An Stelle der im Ausnahmetarif vom 1. Juli 1882 nebst Nachträgen für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Kokes und Briquets in Sendungen von mindestens 50 000 kg enthaltenen bezüglichen Ausnahmefrachtsätze sind für den Verkehr nach den Stationen

Horst, Wrist und Neumünster des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona und den Stationen der Westholsteinischen Bahn am 26. Juli 1k86 ermässigte Sätze in Kraft getreten.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.

Köln, den 2. August 1886. (1619)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags - Verkehr. Mit 15. August cr. treten neue Tarife für den Elbeumschlags - Verkehr „Südwestrussland-Laube, respektive Tetschen/Bodenbach Landungsplatz“ und „Südwestrussland-Dresden Elbkai“ in Kraft.

Hierdurch werden die gleichnamigen Tarife vom 15. Mai 1885 nebst Nachtrag I ausser Kraft gesetzt.

Die neuen Tarife enthalten Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Russland und zwar ab den Stationen Podwoloczyska, Brody, Sokal, Krystynopol, Husiatyn und Zuczka transit einerseits und Laube, respektive Tetschen/Bodenbach Landungsplatz beziehungsweise Dresden Elbkai andererseits.

Exemplare dieser Tarife liegen bei den betheiligten Bahnen und der unterzeichneten Generaldirektion zur Einsicht, respektive zum Bezuge bereit.

Wien, am 30. Juli 1886. (1620)
Die Generaldirektion.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Personenverkehr Coburg-Heidelberg. Vom 1. Oktober d. Js. ab werden direkte Schnell- und Personenzugsbillets von Coburg nach Heidelberg über Lichtenfels-Aschaffenburg-Darmstadt nicht mehr ausgegeben.

Meiningen, den 13. Juli 1886. (1621)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Lokalverkehr der vormaligen Berlin-Hamburger Eisenbahn vom 1. Januar 1875 ist mit Gültigkeit vom 10. August d. J. der Nachtrag XIV erschienen.

Derselbe enthält anderweite ermässigte Retourbilletpreise im Verkehr mit Charlottenburg und Tarifsätze im Verkehr mit Breddin.

Nähere Auskunft ertheilen die sämmtlichen Billetexpeditionen.

Altona, den 26. Juli 1886. (1622)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die auf Seite 2 unter 4 des Tarifs für den direkten **Personen- und Gepäckverkehr** zwischen Zoppot, Danzig lege Thor und Königsberg einerseits, sowie Warschau andererseits vom 15/27. April 1884 enthaltenen Bestimmungen über die Beförderung von Kindern unter 10 Jahren treten mit dem 10/22. September cr. ausser Kraft und werden von diesem Tage ab diesartige direkte Billets nicht mehr verausgabt werden.

Die Lösung von Billets für Kinder hat von Bahn zu Bahn zu erfolgen.

Danzig, den 29. Juli 1886. (1623 J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verband-Verwaltung.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

№ 61. Zeitung des Vereins 1886.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redakteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 88.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 7. August 1886.

Vorgeschichte und allgemeine Organisation des Preussischen Staatsbahn-Wagenverbandes.

Die zweckmässige Verwendung und Ausnutzung des Eisenbahn-Wagenparks ist eine der wichtigsten, aber auch eine der schwierigsten Aufgaben, welcher die Eisenbahnverwaltungen sich zu unterziehen haben, um der in der modernen Kulturentwickelung ihnen zugefallenen hervorragenden Stellung in thunlichstem Umfange und mit möglichstem Erfolge gerecht werden zu können; denn durch die Eisenbahnwagen wird einerseits der Austausch aller Erzeugnisse menschlichen Schaffens und Wirkens in grossartigster Weise vermittelt und beschleunigt und andererseits den Eisenbahnen die zu ihrem Dasein nothwendige, aus den beförderten Frachten u. s. w. erzielte Einnahme zugeführt. Somit stehen in dieser Beziehung die beiderseitigen Interessen des Publikums und der Eisenbahnverwaltungen zu einander in einer bedeutsamen Wechselwirkung, sodass es bei der Einführung irgend welcher, dieses Verhältniss beeinflussenden Neuerungen stets einer sorgfältigen Erwägung bedürfen wird, ob bezw. inwieweit etwa Vortheile auf der einen Seite Nachtheile auf der anderen bedingen.

Als das Eisenbahnwesen sich aus kleinen Anfängen zu entwickeln begann und die Erfüllung seiner Aufgabe selbstverständlich zunächst auf dem begrenzten Gebiete, dessen Verkehrsbeziehungen von den einzelnen entstehenden, räumlich von einander getrennten Linien beherrscht wurden, suchen musste, gestatteten die vorliegenden, in der Regel einfachen Verhältnisse die an den Wagenpark zu stellenden Forderungen meist ohne besondere Schwierigkeiten zu erkennen und bei der Beschaffung und Ausnutzung desselben zu berücksichtigen. Je mehr sich aber das Eisenbahnnetz erweiterte und die einzelnen Linien an einander anschlossen, und je reicher und vielseitiger sich infolge dessen die Verkehrsbeziehungen gestalteten und verzweigten, um so misslicher trat dieser mächtig aufstrebenden Entwickelung der Uebelstand entgegen, dass das Betriebsmaterial unter eine grosse Anzahl von Besitzern vertheilt war und bei seinem Uebergange auf die Linien anderer Verwaltungen daselbst, wenn überhaupt, nur unter beschränkenden, zunächst von Fall zu Fall zwischen den Betheiligten vereinbarten Bedingungen ausgenutzt werden konnte.

Nicht unbemerkt mag hierbei bleiben, dass von manchen Seiten — und auch noch in neuerer Zeit — der Uebergang der einer bestimmten Bahn angehörigen Wagen in einen fremden Bezirk überhaupt für unzweckmässig erklärt worden ist, indem u. a. darauf hingewiesen wurde, dass die ordnungsmässige Kontrolle der Wagen alsdann erschwert, die Uebergabe bezw. Uebernahme derselben auf den Uebergangsstationen, ferner die gegenseitige Verrechnung der aus dem Wagenverkehr auf fremden Strecken entstehenden Kosten mit Weitläuftigkeiten verbunden sei und die Anstellung besonderer Beamten erfordere u. s. w. Dem gegenüber wurde es wohl als minder bedenklich hingestellt, auf den Grenzstationen eine Umladung der Güter vorzunehmen, wodurch grundsätzlich der Uebergang der Wagen in ein fremdes Gebiet vermieden würde. Es ist indessen zweifellos, dass die Verwirklichung solcher Anschauungen in der heutigen Zeit als ein Rückschritt angesehen werden würde, welchen sich die Verkehrsinteressenten schwerlich aufzwingen lassen würden. Ausserdem dürfte es fraglich erscheinen, ob dieselbe unter allen Umständen auch für die Eisenbahnverwaltungen vortheilhaft sein möchte.

In Deutschland ist es ein hervorragendes Verdienst des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, auf eine thunlichste Erleichterung in der wechselseitigen Benutzung des Wagenparks der dem Vereine angehörenden Bahnen hingewirkt zu haben, soweit es die Rücksichten auf die Sonderinteressen derselben überhaupt gestatteten. Die bezüglichen Vereinbarungen sind in dem bekannten „Regulativ für die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" zum Ausdrucke gebracht.

Dasselbe enthält insbesondere in fünf Hauptabschnitten: 1. Vorschriften und Bedingungen für die Benutzung der Wagen auf fremder Bahn; 2. Bestimmungen über die Vergütungen für die gegenseitige Wagenbenutzung, sowie über die Kontrolle und Abrechnung; 3. Vorschriften und Bedingungen über die Beschaffenheit und Behandlung der Wagen; 4. Festsetzungen hinsichtlich der Beschädigung der Wagen auf fremder Bahn und

der Reparatur derselben und 5. Bestimmungen über die Vergütung und Liquidirung der Reparaturkosten. So anerkennenswerth aber auch unter den vorliegenden schwierigen Umständen die Ergebnisse sind, welche durch diese — im Laufe der Zeit durch Nachträge, Ausführungsbestimmungen und grundsätzliche Entscheidungen der innerhalb des „Vereins" bestehenden Kommission für das Wagenregulativ bezüglich einzelner Punkte noch näher festgestellten — Vereinbarungen erzielt worden sind, so konnte andererseits doch wegen der nothwendigen Rücksichtnahme auf die Eigenthumsverhältnisse der Wagen eine, lediglich nach wirthschaftlichen Grundsätzen mögliche Ausnutzung derselben nicht herbeigeführt werden. Dieser Uebelstand machte sich sowohl in dem Geschäftsverkehr des betheiligten Publikums als auch in dem Eisenbahnbetriebe selbst in sehr unliebsamer Weise bemerkbar.

Beispielsweise verpflichtet das „Wagenregulativ" zwar unter besonderen Voraussetzungen (§ 2) sowohl die Wageneigenthümerin als auch die transportirende Verwaltung einen beladenen Güterwagen zur Vermeidung der Umladung bis zur Bestimmungsstation der Fracht durchlaufen zu lassen, macht aber die Rücksendung des entladenen Wagens zur Heimathbahn bezw. die Wiederverwendung desselben bei seinem Rücklaufe von erheblichen Beschränkungen (§ 3) abhängig. Fremde Wagen müssen nämlich, wenn auf der Entladestation oder auf einer nicht über 200 km weiter oder seitwärts von derselben gelegenen Station derselben Bahnverwaltung eine für dieselben geeignete Rückfracht nicht vorhanden sein sollte, stets auf derjenigen Route leer zurückgesandt werden, auf welcher sie beladen gekommen sind. Falls eine Rückladung der Wagen

a) nach Stationen der Heimathbahn,
b) nach Stationen jenseits der Heimathbahn, im Transit über dieselbe und
c) nach auf dem Hinwege berührten Stationen vor der Heimathbahn

vorhanden ist, so kann die Beförderung allerdings sowohl über die Route des Hinweges als auch über eine andere Route stattfinden. Eine Beladung der Wagen nach anderen Stationen in der Richtung zur Heimathbahn ist jedoch nur dann zulässig, wenn hierdurch der Rückweg von der ursprünglichen Entladestation bis zur Heimathbahn gegen den Hinweg von der Uebergangsstation der Heimathbahn bis zu derselben Entladestation nicht um mehr als 25 pCt. verlängert wird.

Es ist leicht ersichtlich, dass solche Vorschriften, deren Nichtbeachtung durch Konventionalstrafen (§ 15) geahndet wird, eine umfassende Verwerthung des durch die Eisenbahnwagen beanspruchten beträchtlichen Anlagekapitales nicht gestatten, da die Wiederbeladung leerer Wagen am Orte der Entladung häufig deshalb unterbleiben muss, weil das zur Beladung bereite Frachtgut nicht nach Stationen bestimmt ist, welche in der Richtung zur Heimathbahn des entladenen Wagens gelegen sind, und somit der Gütertransport überhaupt verzögert wird, ferner unproduktive Leerfahrten stattfinden müssen und der Stationsdienst, insbesondere der Rangirdienst, durch die regulativmässige Behandlung bezw. Aussonderung der fremden Wagen oft sehr erschwert wird.

Als daher die Preussische Staatseisenbahn - Verwaltung mit dem, durch das Gesetz vom 20. Dezember 1879 genehmigten Erwerbe der Berlin-Stettiner, Magdeburg-Halberstädter, Hannover - Altenbekener und Köln - Mindener Privateisenbahn den ersten erfolgreichen Schritt auf dem Wege der inzwischen zum wesentlichen Abschlusse gebrachten Verstaatlichung der Privatbahnen überhaupt eingeschlagen und durch die Erweiterung und den engeren Zusammenschluss ihres Netzes sich ein einheitlich gestaltetes Verkehrsgebiet zu schaffen begonnen hatte, liess sie es sich alsbald angelegen sein, eine sachgemässe Regelung der Wagenbenutzung und eine durchgreifende Vereinfachung der für letztere bestehenden Vorschriften auf Grund der folgenden Gesichtspunkte herbeizuführen:

a) Wagenbenutzung.

Die beschränkenden Bestimmungen des „Regulativs" über die Benutzung der Wagen (Abschnitt B) sollten in dem wechselseitigen Verkehre der Staatsbahnen und der unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen keine Anwendung finden, so dass die Benutzung der Wagen ohne Rücksichtnahme auf die Zugehörigkeit derselben zu den Parks der einzelnen Verwaltungen statthaft wäre. Ausnahmen von diesem allgemeinen Grundsatze, welche im Interesse einer regelmässigen Betriebsführung, insbesondere bezüglich des Rohproduktenverkehrs grosser Industriebezirke, erforderlich schienen, sollten durch besondere, in jedem einzelnen Falle festzustellende Vorschriften geregelt werden, wobei u. a., falls mehrere Eisenbahnverwaltungen an der Versorgung solcher grossen Verladeplätze betheiligt sein sollten, die Einsetzung gemeinschaftlicher, mit der Vertheilung der Wagen betrauter Dienststellen vorbehalten blieb, um die Einheitlichkeit der Verkehrsgestaltung zu gewährleisten. Gleichzeitig wurde auch die Einrichtung eines die Ausgleichung des Ueberflusses und Mangels an Wagen in dem gesammten Staatseisenbahn-Bezirke vermittelnden centralen Wagen-Vertheilungsbüreaus in Aussicht genommen.

b) Wagenmiethe.

Die durch das „Regulativ" (Abschnitt C) festgesetzten, in Zeit- und Laufmiethe bestehenden Vergütungen für die gegenseitige Wagenbenutzung wurden dahin abgeändert, dass:

1. unter den für die Rechnung des Staates betriebenen Bahnen eine wechselseitige Berechnung der Wagenmiethe überhaupt nicht stattfinden und
2. im wechselseitigen Verkehr dieser Bahnen mit den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen und der letzteren unter einander die Zeitmiethe fortfallen und nur Laufmiethe berechnet werden sollte, welche demnächst für jedes durchlaufene Kilometer
   a) für einen Güter-, Gepäck-, Vieh- u. s. w. Wagen auf 0,02 *M*,
   b) für einen Personenwagen, insoweit für den Durchlauf derselben nicht bereits einfachere Bestimmungen gelten, auf 0,03 *M*

festgesetzt wurde.

c) Wagenreparatur.

Abweichend von den über die Reparatur der Wagen und über die Vergütung der Reparaturkosten vereinbarten Bestimmungen des „Regulativs" (Abschnitt E und F) sollten unter den vom Staate verwalteten Bahnen die Reparaturen der denselben angehörenden Wagen von den nächstgelegenen, geeigneten Werkstätten ohne Rücksichtnahme auf die Zugehörigkeit der Wagen zu den einzelnen Parks ausgeführt werden. Von einer wechselseitigen Verrechnung der Reparaturkosten sollte unter der Annahme, dass dieselben sich im allgemeinen ausgleichen werden, Abstand genommen werden.

Nach eingehender, seitens des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in Gemeinschaft mit den Königlichen Eisenbahndirektionen erfolgter Erörterung der vorstehend angedeuteten Grundzüge wurden unter dem 7. April 1880 und unter dem 29. Juni 1880 zunächst „vorläufige Bestimmungen, betreffend Erleichterungen in der gegenseitigen Benutzung der Güterwagen auf den vom Staate verwalteten Bahnen" erlassen, welche weiterhin durch die unter dem 1. April 1881 herausgegebenen „Vorschriften für die gegenseitige Wagenbenutzung der Staatsbahnen und der unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen" ersetzt worden sind. In der Folgezeit stellte sich aber auf Grund der gemachten praktischen Erfahrungen, welche in regelmässigen Konferenzen der betheiligten Verwaltungen ausgetauscht und erwogen werden, das Bedürfniss heraus, sowohl in sachlicher als auch in formeller Beziehung diese „Vorschriften" so vielfältig umzugestalten, dass eine völlige Neubearbeitung derselben erforderlich wurde, welche bereits am 1. August 1883 unter dem Titel: „Vorschriften für die gemeinschaftliche Wagenbenutzung der Preussischen Staatsbahnen und der unter Preussischer Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, sowie der diesen Vorschriften beigetretenen Deutschen Eisenbahnen" in Kraft getreten ist. (Schluss folgt.)

Denkschriften, betreffend die Erweiterung des Preussischen Staats-Eisenbahnnetzes.

(Fortsetzung aus No. 56.)

17. Fulda-Tann.

Wie bereits bei den Berathungen über die vorjährige Gesetzesvorlage, betreffend die Beschaffung von Mitteln für die Erweiterung und Vervollständigung des Staats-Eisenbahnnetzes, bemerkt, kann eine durchgreifende Besserung der wirthschaftlichen Zustände des Rhöngebietes (Preussischen Antheils) von der in jener Vorlage zunächst empfohlenen und durch Gesetz vom 7. Mai 1885 zur Ausführung genehmigten Meliorationsbahn von Fulda nach Gersfeld nicht erwartet werden. Die neue Schienenverbindung wird vielmehr im wesentlichen nur dem südlichen Theile des Preussischen Rhöngebietes zu gute kommen, dem nördlichen Theile desselben dagegen nennenswerthe Vortheile nicht bieten, da hohe, für Lastfuhrwerk kaum passirbare Höhenrücken die Entwickelung eines regen Wechselverkehrs zwischen beiden Gebieten unmöglich machen. Andererseits liegen die wirthschaftlichen Verhältnisse auch in diesem Theile der Rhön derart danieder, dass baldige Abhilfe dringend geboten erscheint. Zu diesem Zweck ist nunmehr die Herstellung einer Meliorationsbahn von Fulda durch das Bieberthal über Hilders nach Tann in Aussicht genommen. Bei der Wahl des Anschlusses an die Hauptbahn musste in Uebereinstimmung mit den Anträgen der Provinzialbehörden der Station Fulda vor der sonst noch in Frage gekommenen Station Hünfeld der Vorzug gegeben werden, da die Verkehrsbeziehungen der Rhön vorwiegend nach Fulda gerichtet sind.

Von der im ganzen etwa 36,5 km langen Bahn entfallen ungefähr 15 km auf den Kreis Fulda (614 qkm, 48 000 Einwohner) und der Rest mit ungefähr 21,5 km auf den Kreis Gersfeld (358 qkm, 22 000 Einwohner). Das engere Verkehrsgebiet der Bahn umfasst etwa 271 qkm mit, abgesehen von den 11 500 Einwohnern der Stadt Fulda, rund 15 000 Einwohnern.

Von der zunächst auf eine gewisse Strecke mitzubenutzenden Hauptbahn Fulda-Bebra aus führt die projektirte Linie in östlicher Richtung durch das Bieberthal, durchbricht die Höhen der sogenannten kuppenreichen Rhön und erreicht bei Hilders (1 040 Einwohner), dem Sitze des zweiten Amtsgerichts des Kreises Gersfeld, das Ulsterthal, welches sie in nördlicher Richtung bis Tann (1 200 Einwohner, Leinen-, Wollen-, Baumwollen- und Plüschwaarenfabrikation) durchzieht.

Auch in den durch die Linie Fulda-Tann zu erschliessenden Theilen der Rhön bildet die Viehzucht den wesentlichsten Erwerbszweig der Einwohner. Beträchtliche Mengen besonders von Rindvieh und Schafen werden bereits jetzt aus jener Gegend abgesetzt. Die umfangreichen und gut bestandenen Waldungen, welche sich zum Theil in fiskalischem Besitz befinden, bedürfen zu einer rationellen Ausnutzung dringend eines billigen Absatzweges. Während zur Zeit an manchen Punkten das Holz geradezu werthlos ist, wird nach Herstellung eines billigen und leistungsfähigen Transportweges die Ausfuhr bedeutender Mengen Nutz- und Brennholz möglich sein. Die durch die vorhandenen Wasserkräfte begünstigte Anlage von Sägemühlen und Cellulosefabriken wird eine bessere Ausnutzung der Forsten herbeiführen. Die Ausfuhr von Basalt, dessen Gewinnung und Bearbeitung bei den billigen Arbeitskräften der Rhön nur geringe Kosten verursachen, wird den Bewohnern eine neue Einnahmequelle erschliessen. Eine gewinnbringende Verwerthung der in der Rhön vorhandenen Bodenschätze (Kalk, Braunkohlen, Tuffstein, Thon) und lohnende Ausnutzung der Hochmoore steht für den Fall des Ausbaues der neuen Linie bald zu erwarten.

Vornehmlich für das verhältnissmässig fruchtbare Ulsterthal, welches durch die Bergzüge der hohen und der kuppenreichen Rhön gegen Osten, Süden und Westen zur Zeit vom Verkehr fast ganz abgeschnitten ist, wird die Einführung einer Bahn von grossem Vortheil sein. Insbesondere stehen auch für die von der Linie nicht direkt berührten Ortschaften, unter denen im Norden die Sachsen-Weimarsche Stadt Geisa (1 600 Einwohner, Korkfabrik mit 200 Arbeitern) und im Süden der Preussische Ort Wüstensachsen (1 100 Einwohner) hervorzuheben sind, erhebliche Verkehrserleichterungen in Aussicht, da die meisten dieser Orte nach den bei Hilders und Tann projektirten Bahnhöfen gute Chausseeverbindung besitzen.

Als Einfuhrgüter werden der neuen Bahn vornehmlich Getreide, Hopfen, Malz, Mehl, Steinkohlen, Eisen, Kolonial- und Manufakturwaaren zufliessen, während die Ausfuhr sich hauptsächlich auf die Erzeugnisse der Viehzucht, Wiesen- und Waldkultur erstrecken wird.

Abzüglich der auf etwa 300 000 *M.* zu veranschlagenden Grunderwerbskosten, welche die Interessenten zu tragen haben, beläuft sich das staatlicherseits aufzuwendende Baukapital auf 3 250 000 *M.* = rund 89 000 *M.* pro Kilometer.

18. Sarnau-Frankenberg.

Nachdem durch die Gesetze vom 7. März 1880, 15. Mai 1882, 21. Mai 1883 und 7. Mai 1883 die Herstellung geeigneter Bahnverbindungen in dem zwischen den Linien der Main-Weserbahn, der Ruhr-Sieg- und der Oberen Ruhrthalbahn belegenen gebirgigen Landstrich genehmigt worden, ist zur weiteren Erschliessung jener Gegend, insbesondere des Kreises Frankenberg, die Anlage einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Sarnau nach Frankenberg in Aussicht genommen.

Der Kreis Frankenberg, welcher in früheren Zeiten — von der Handelsstrasse Köln-Leipzig berührt — eines mässigen Wohlstandes sich erfreute, jedoch infolge des Baues der ihn rings umschliessenden, aber nicht direkt berührenden Eisenbahnlinien mehr und mehr zurückgegangen ist, bedarf zur Abwehr der drohenden Verarmung und Entvölkerung dringend der Unterstützung durch Aufbesserung der Verkehrsverhältnisse.

Nach dem Ergebniss eingehender Ermittelungen über die wirthschaftlichen und Verkehrsbedürfnisse der zu erschliessenden Gegend ist in Uebereinstimmung mit den zutreffenden Ausführungen der Provinzialbehörden die Herstellung einer Verbindung der Hauptstadt des Kreises durch das Wettschaftthal mit der Station Sarnau der Linie Cölbe-Laasphe als zur Erreichung des vorgezeichneten Zweckes besonders geeignet erkannt worden, da die Verkehrsbeziehungen der Kreisstadt und der westlich der Wasserscheide zwischen dem Wohra- und Wettschaftthal belegenen Ortschaften, welche gerade dem mehr bevölkerten, wohlhabenderen und entwickelungsfähigeren Theile des Kreises Frankenberg (560 qkm, 24 000 Einwohner) angehören, mit den angrenzenden Gebieten der Kreise Marburg (560 qkm, 42 000 Einwohner) und Biedenkopf (677 qkm, 41 000 Einwohner) fast ausschliesslich über Sarnau nach Marburg gerichtet sind. Ausserdem werden durch die Linie im Wettschaftthal, welche auch in bau- und betriebstechnischer Beziehung vortheilhaft erscheint, die ausgedehnten meist fiskalischen Forsten jener Gegend in günstigster Weise erschlossen.

Sowohl im Wettschaftthal wie im Ederthal, in welchem die Bahn bei Frankenberg ihren vorläufigen Abschluss erreicht, liegen zahlreiche kleinere Ortschaften, in denen vorzugsweise Landwirthschaft und Viehzucht betrieben wird, während die Industrie daselbst trotz günstiger örtlicher Verhältnisse, abgesehen von kleineren Mühlen und einigen zur Zeit unbedeutenden Fabrikanlagen (bei Wetter und Frankenberg) sich nicht hat entwickeln können. Die Herstellung einer Eisenbahnverbindung wird nicht nur durch die Erleichterung des Absatzes und der Zufuhr künstlicher Düngemittel eine gründlichere Bewirthschaftung des an sich nicht sehr fruchtbaren Bodens ermöglichen, sondern auch Ansiedelungen industrieller Anlagen anregen, für welche noch erhebliche Wasserkräfte nutzbar gemacht werden können. Dass auch die gewerbliche Thätigkeit der Landstädte, aus denen sich mit der ungünstigen Gestaltung der Verkehrsverhältnisse das Kleingewerbe mehr und mehr zurückgezogen hat, einen erfreulichen Aufschwung nehmen wird, ist mit Bestimmtheit zu erwarten.

Eine besondere Bedeutung hat die Bahnanlage für die Bewirthschaftung der ausgedehnten zumeist fiskalischen Forsten. Von den vorzugsweise mit Buchen und Kiefern bestandenen Waldflächen werden etwa 4 000 ha im Kreise Marburg und weitere 7 000 ha im Kreise Frankenberg erschlossen und in höherem Masse nutzbar gemacht werden.

Den Erzlagern an der oberen Eder, besonders den in der Umgegend von Battenberg vorhandenen Lagern von Kupfer- und Manganerzen, gewährt die Bahn zwar keinen direkten Schienenanschluss, indessen gewinnen dieselben bei der verhältnissmässig geringen Entfernung von den zu errichtenden Stationen immerhin eine nicht zu unterschätzende Erleichterung der Transportwege, welche nicht verfehlen wird, auf den Grubenbetrieb einen günstigen Einfluss zu üben.

Das Verkehrsgebiet der projektirten Linie, von deren Gesammtlänge (25,7 km) etwa 14 km auf den Kreis Marburg und 11,7 km auf den Kreis Frankenberg entfallen, umfasst ungefähr 260 qkm mit 21 000 Einwohnern. Die bedeutendsten Ortschaften der Gegend sind Wetter, eine Stadt von 1 200 Einwohnern mit einer Papierfabrik und Kalköfen, Münchhausen (1 000 Einwohner, Sandsteinbrüche) und die Kreisstadt Frankenberg mit 2 700 Seelen (Wollspinnereien, Gerberei).

Für den Verkehr der Bahn kommen als hauptsächlichste Ausfuhrartikel Kartoffeln, Vieh, besonders Schafe, Holz, Kupfer- und Manganerz, Kalk, Sandsteine und Schiefer, als Erzeugnisse der Industrie Papier, Leder und Wollfabrikate in Betracht, künstlicher Dünger, Kohlen und Basaltsteine werden dagegen vornehmlich die Einfuhr bilden.

Die Anlagekosten der Bahn betragen ausschliesslich der von den Interessenten zu tragenden, auf 244 000 *M.* geschätzten Grunderwerbskosten 1 950 000 *M.* = rund 75 900 *M.* pro Kilometer.

19. Schmallenberg-Fredeburg.

Die vorbezeichnete Bahn bildet die Fortsetzung der durch das Gesetz, betreffend die Beschaffung von Mitteln für die Er-

weiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staats-Eisenbahnnetzes u. s. w., vom 21. Mai 1883 zur Ausführung genehmigten sekundären Stichbahn von Altenhundem durch das Lennethal nach Schmallenberg und ist bestimmt, den von der Bergisch-Märkischen, Oberen Ruhrthal- und Ruhr-Siegbahn, der Deutz-Giessener und Main-Weserbahn begrenzten Landstrich weiter zu erschliessen und insbesondere den oberhalb Schmallenberg belegenen Theil des Lennethales sowie Fredeburg und Umgegend im Kreise Meschede (781 qkm mit 35 300 Einwohnern) in das Eisenbahnnetz einzubeziehen.

Fredeburg ist bekannt durch die in der Nähe befindlichen reichhaltigen Dachschiefergruben, welche noch auf lange Zeit ergiebige Ausbeute in Aussicht stellen. Der bisherige Mangel einer Schienenverbindung ist in jener Gegend besonders schwer empfunden worden, da der Schiefer bei seiner grossen Sprödigkeit leicht dem Bruch ausgesetzt ist und daher weniger als andere Produkte weite Landtransporte verträgt. Die Herstellung der projektirten Verbindung, welche von den Provinzialbehörden als ein dringendes Bedürfniss bezeichnet und auch bereits bei den Berathungen über das Eingangs erwähnte Gesetz von der Landesvertretung warm befürwortet worden ist, wird die Möglichkeit gewähren, die in den nahe belegenen Betriebsstätten gewonnenen Produkte schon in Fredeburg zur Bahn zu verladen und dadurch die mit dem bisherigen langen Landtransport verbundenen Nachtheile zu vermeiden. Andererseits ist zu erwarten, dass die noch erheblicher Steigerung fähige Schieferproduktion nach Fortfall der durch den Landtransport bedingten Kosten sich weiter ausdehnen und neue Absatzgebiete erringen wird, da die als bauwürdig anerkannten Schieferlager wegen der hohen Transportkosten bisher nur in geringem Umfange zum Abbau in Angriff genommen werden konnten.

Ausser den besonderen Vortheilen für die Schieferindustrie stehen von dem projektirten Schienenanschluss auch günstige Wirkungen für die Entwickelung sonstiger industrieller Erwerbszweige in Aussicht. Gegenwärtig beschränkt sich die industrielle und gewerbliche Thätigkeit der 900 Einwohner von Fredeburg einerseits auf die Tabaks- und Strumpfwaarenfabrikation, andererseits auf einen ziemlich lebhaften Getreidehandel. Die früher heimische Eisenindustrie ist gänzlich zum Erliegen gekommen.

Nicht minder wie für die Hebung von Handel und Industrie ist die Ausführung des Projektes auch für die ertragreichere Bewirthschaftung der ausgedehnten und gut bestandenen Forsten, deren Erzeugnisse bei dem bisherigen Mangel eines Schienenweges gewinnbringende Verwerthung nicht finden konnten, von Bedeutung. Ebenso wird auch die neue Verbindung zur Hebung der Landwirthschaft beitragen, deren Entwickelung unter den ungünstigen Verkehrsverhältnissen gelitten hat.

Die hauptsächlichsten Transportartikel der neuen Bahn, deren Verkehrsgebiet etwa 40 Ortschaften mit ungefähr 6 000 Einwohnern umfasst, werden hiernach vornehmlich aus Dachschiefer, Steinplatten, Wolle und Wollfabrikaten, Getreide, Holz u. s. w. bestehen.

Das Baukapital der etwa 5,1 km langen Bahn ist mit Ausschluss der auf 53 800 ℳ anzunehmenden Grunderwerbskosten, welche den Interessenten zur Last fallen, auf 640 000 ℳ = rund 125 500 ℳ pro Kilometer veranschlagt. Die verhältnissmässig hohen Baukosten sind durch die bei den ungünstigen Terrainverhältnissen nothwendig werdenden bedeutenden Erdarbeiten bedingt.

(Schluss folgt.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3618 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die diesjährige ordentliche Generalversammlung des Vereins (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 3622 vom 3. d. Mts., betreffend Gültigkeit der Vereinskarten auf der Strecke Neustrelitz-Warnemünde und der Schiffslinie Warnemünde-Gjedser (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 3631 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die No. 7 der Veränderungsnachweisung zur Vereins-Kartenliste vom 1. Januar d. J. (abgesandt am 5. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Ein Umschwung in der Oesterreichischen Handelspolitik scheint sich durch den bezüglichen ersten Erlass des neuen Handelsministers vorzubereiten, welcher mit Rücksicht darauf, dass die bestehenden Zollverträge mit Deutschland und Italien Ende 1887 ablaufen, die Handelskammern zur gutachtlichen Aeusserung über die anzustrebende Erneuerung dieser Verträge auffordert. Der Erlass betont die ausserordentliche Bedeutung, welche der Erhaltung und thunlichsten Erweiterung der auswärtigen Absatzgebiete für unsere Produkte zukommt, und erklärt, dass nur Verträge mit Konventionaltarifen diesem Zwecke voll entsprechen können und daher die Vereinbarung solcher Zollverträge das Ziel der Bemühungen der Regierung bilden müsse. Diese Kundgebung hat sowohl in den freihändlerischen als in den schutzzöllnerischen und agrarischen Kreisen des In- und Auslandes eine grosse Bewegung hervorgerufen, welche jedenfalls unserem Bahnverkehr zu gute kommen wird. Wenn die Gewinnung neuer und die Wiedereroberung verloren gegangener Absatzgebiete wirklich das Ziel der Regierung bildet, so wird auch für die Eisenbahnen eine bessere Zeit anbrechen. Wenn auch das Ideal einer Zollunion mit den Nachbarstaaten gegenwärtig nicht zu erreichen sein wird, so würde doch schon die zu erwirkende Befestigung der Verhältnisse dem Handel und der Industrie einen mächtigen Aufschwung verleihen, welcher seine günstige Einwirkung auf das Bahnwesen nicht verfehlen wird. Die Handelskammern werden wohl auch in ihren Gutachten die autonome Zollgesetzgebung nicht mehr befürworten, sondern den Abschluss von Handelsverträgen mit Konventionaltarifen in die erste Reihe stellen. Es wäre wohl angezeigt, dass sich auch die Bahnverwaltungen in dieser Frage in geeigneter Weise vernehmen liessen.

Unglücksfälle auf den Strassenbahnen.

In letzterer Zeit sind einige Unfälle auf den wenigen Strassenbahnen vorgekommen, welche Wien mit den umgebenden Ortschaften verbinden. Die Schuld daran trägt weniger die Neuheit dieses Verkehrsmittels oder die Ungeübtheit des Personals, dessen Instruktionswesen sich vielleicht auch noch nicht genügend ausgebildet hat, als die Sorglosigkeit der Bevölkerung, welche sich trotz aller Vorsichtsmassregeln den mit dem Dampfbetrieb auf der Strasse allerdings verbundenen Fährlichkeiten in ganz muthwilliger Weise aussetzt. Während es beispielsweise auch dem einfältigsten Bauer nicht beikommen würde, vor einem im vollen Laufe dahinrollenden Wagen quer über die Strasse zu fahren, geschieht dies häufig genug vor der Lokomotive. Die Strafen gegen solche Uebertretungen sind sehr strenge und treffen mitunter auch die Strassenbahnen und ihre Bediensteten sehr empfindlich. Es fehlt infolge dieser Vorkommnisse keineswegs an Stimmen, welche sogleich das ganze Strassenbahnwesen als solches dafür verantwortlich machen und wieder aus der Welt schaffen möchten, und namentlich Leute, welchen jede Neuerung aus verschiedenen Gründen ein Gräuel ist, weisen mit Vergnügen darauf hin, was der Dampf wieder verschuldet habe. Doch ist zu hoffen, dass solchen Aeusserungen an massgebender Stelle kein Gewicht beigelegt und vielmehr die Entwickelung der Strassenbahnen gefördert werde. Hatten ja doch auch die Vollbahnen in den ersten Anfängen ihres Bestehens mit derartigen Schwierigkeiten zu kämpfen und fehlte es auch da nicht an Versuchen, sich dieser Neuerung zu erwehren. Die Bevölkerung muss sich mit der Zeit daran gewöhnen, mit dem vorhandenen Faktor zu rechnen, und der vorgelegte Gesetzentwurf über die Dampftramways wird trotz seiner einzelnen Mängel auch in dieser Richtung von Nutzen sein.

Warnungstafeln bei uneingefriedeten Lokalbahnen.

Laut Erlass des K. K. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879 sind die Warnungstafeln in allen Fällen auf beiden Seiten der Bahn aufzustellen. Wegen etwaiger Zulässigkeit von Ausnahmen, insbesondere bei den Lokalbahnen, hat das genannte Ministerium die Direktorenkonferenz aufgefordert, die Bedingungen hierfür zu berathen und zur Beschlussfassung vorzulegen. Es wird hierbei insbesondere auf die Grösse der Warnungstafeln (bei ein- und mehrsprachigem Texte), auf die Grösse der auf denselben anzubringenden Aufschrift „Achtung auf den Zug“, sowie auf eine derartige Aufstellung der Tafeln Bedacht zu nehmen sein, dass die Aufschrift beiderseits der Bahn gelesen werden kann. Bezüglich der Entfernung, in welcher solche Warnungstafeln in der Regel vom Bahnkörper aufgestellt werden sollen, muss einerseits auf die Einmündung von Parallelwegen in die zu den Rampen führenden Strassen, andrerseits darauf Rücksicht zu nehmen sein, dass die Warnungstafeln nur so weit vom Gleise aufgestellt werden, dass die Schrift auch von der entgegengesetzten Seite deutlich lesbar bleibt und die Tafeln überhaupt noch geeignet sind, die Aufmerksamkeit der von dieser Seite herankommenden Passanten und Wagenlenker zu erregen. Der Antrag, betreffend die

Grösse der Entfernung der Warnungstafeln von dem Gleise, wird sich übrigens auch auf den regelmässigen Fall der Aufstellung derselben bei unabgesperrten Rampen beiderseits der Bahn zu erstrecken haben, da in letzterer Beziehung eine genaue Vorschrift gleichfalls nicht besteht.

Aenderungen des Betriebsreglements.

Das Reichsgesetzblatt vom 27. Juli d. J. veröffentlicht zwei Verordnungen des Handelsministeriums, von denen eine die Regelung des Transportes explodirbarer Artikel, die andere eine Abänderung des Betriebsreglements betrifft. Die erste Verordnung regelt den Transport von Knallerbsen und die Einreihung der mit explodirenden Gütern beladenen Eisenbahnwagen. Die wesentlichen Verfügungen der zweiten Verordnung, welche auch die Art der Verpackung von Knallbonbons, Knallerbsen, Streichhölzern und schwefliger Säure feststellt, sind folgende: Für Frachtsendungen, deren Lieferzeit an einem Sonntage abläuft, wird dieselbe im inneren Oesterreichisch-Ungarischen Verkehr bis 12 Uhr Mittags des nachfolgenden Montags verlängert. Im inneren Oesterreichisch-Ungarischen Verkehre haben sich die Parteien auch noch allen jenen besonderen Bedingungen zu unterwerfen, welche die Bahnverwaltung auf Grund der aus sanitären oder anderen öffentlichen Rücksichten erlassenen Verordnungen der Regierung vorschreibt. Das Ungarische Kommunikationsministerium trifft die gleichen Anordnungen für die Länder der Ungarischen Krone. (Siehe unten.)

Staatsvertrag über einen Anschluss in Granica.

Die Einmündung der Russischen Bahn Iwangorod-Dombrowa in die genannte Grenzstation wird von einem Staatsvertrage zwischen Oesterreich und Russland abhängig gemacht, dessen Berathung bevorsteht. Das Gerücht, als ob zwischen den an diesem Anschlusse betheiligten Oesterreichischen Bahnen sich eine Interessenverschiedenheit ergeben hätte, welche ein Einschreiten des Handelsministeriums nothwendig gemacht hätte, ist nur insofern richtig, als die Vollendung dieser Bahn dem Handelsministerium den Anlass zur Aufforderung an die betreffenden Bahnverwaltungen bieten dürfte, bei Aufstellung direkter Tarife für die neue Route die Oesterreichischen Verkehrinteressen entsprechend zu berücksichtigen, falls dies wider Erwarten nicht geschehen sollte, was doch nicht anzunehmen ist.

Konzessionirung der Mährischen Westbahn.

Die Konzessionsurkunde der unter dieser Ueberschrift (S. 634) erwähnten Lokaleisenbahn wurde am 30. Juli d. J. im Reichsgesetzblatt veröffentlicht. Diese Urkunde enthält im § 6 eine bemerkenswerthe Neuerung rücksichtlich der Ausgabe von Prioritäten. Derselbe bestimmt nämlich folgendes:

„Die Ausgabe von Prioritätsobligationen in dem von der Regierung zu genehmigenden Betrage wird unter der Bedingung gestattet, dass für die Dauer der ersten fünf Jahre vom Zeitpunkte der Ausgabe derselben eine von der Regierung als genügend erkannte Sicherheit für die pünktliche Zahlung der Zinsen und der planmässigen Rückzahlungsraten geleistet wird."

Durch diese Bestimmung wird von der bisherigen Vorschrift abgewichen, dass bei Lokalbahn-Unternehmungen die Ausgabe von Prioritätsobligationen so lange ausgeschlossen ist, als diese nicht bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung in dem thatsächlich erzielten und als gesichert anzusehenden Reinerträgnisse der Bahn Deckung fanden. Diese abweichende Bestimmung geht auch über den bezüglichen Vorschlag in dem von der Regierung vor Schluss des Reichsrathes eingebrachten Entwurf eines Lokalbahn-Gesetzes hinaus, dass nämlich die Ausgabe von Prioritäten so lange ausgeschlossen sein soll, als nicht die Verzinsung und Tilgung derselben nach dem Antrage der Regierung gesichert erscheint.

Verordnungen des Königlich Ungarischen Kommunikationsministeriums.

Das „Amtsblatt" veröffentlicht: 1. den Nachtrag V zur Verordnung vom 1. Juli 1880 dieses Ministeriums über den Eisenbahntransport von Explosivstoffen innerhalb der Grenzen Ungarns, welcher sich auf den Transport von sogenannten Knallerbsen bezieht; 2. den Nachtrag X zu dem auf dem Gebiete der Ungarischen Krone gültigen Eisenbahn-Betriebsreglement, betreffend den Transport von Knallbonbons, Knallerbsen und sonstigen Zündstoffen; 3. eine Verordnung, die Bremsenhandhabung betreffend. (Die ersten zwei Verordnungen sind mit den vorbemerkten, von der Oesterreichischen Regierung erlassenen, gleichen Inhalts.)

Obst- und Wildbaum-Kulturen längs der Oesterreichischen Eisenbahnen.

Ueber den Stand dieser Kultur Ende 1885 liegt der vom K. K. Handelsministerium eingeforderte, und zwar erste, Jahresbericht vor. Demselben ist zu entnehmen, dass fast auf allen Oesterreichischen Bahnen verschiedene Gattungen Obstbäume (zusammen 254 578 Stück) gezogen werden. Nur auf der Galizischen Transversalbahn, der Istrianer Bahn, der Mährischen Grenzbahn, der Braunau-Strasswalchener Bahn, der Neutitscheiner Lokalbahn und auf den Krauss'schen Dampftramway-Linien, bei den beiden letzteren wegen Mangel an Grund und Boden, findet eine solche Kultur noch nicht statt. Die K. K. Generaldirektion der Staatsbahnen bemerkt diesbezüglich, dass eine sachgemässe Zucht nur in Verbindung mit einer strengen Ueberwachung Erfolg haben könnte, und spricht sich insbesondere gegen eine Bepflanzung der Böschungen mit Obstbäumen und Edelsträuchern (Beeren) aus, weil diese Kultur zeitweise eine dem Bestande der Böschungen nachträgliche Auflockerung des Bodens bedingt, weshalb der Graswuchs an Böschungen mehr zu empfehlen sei. — Ein finanzieller Ertrag ist, mit Ausnahme der Maulbeerbaum-Blätter in Südtirol, durch die Obstbaum-Pflanzungen auf keiner Bahn erzielt, indem dieselben zugleich mit der Grasnutzung gewöhnlich den Wächtern überlassen werden. An Sträuchern sind auf den Oesterreichischen Bahnstrecken 2 608 724 Stück vorhanden oder etwa 196 Stück für das Kilometer Bahnlänge, und zwar meist Akazien.

Frachtermässigungen für Obst in Ungarn.

Die Arader und Csanader Eisenbahnen befördern Obst bei gewöhnlichen Frachtsendungen unter 5 000 kg als Eilgut; die Südbahn reiht kleinere Obstsendungen aus dem Tarife der dritten Klasse bei Sendungen von 10 000 kg sogar in die vierte Klasse ein. Auf der Raab-Oedenburger Bahn werden kleinere Sendungen mit dem Personenzug zu Eilgut-Frachtkosten befördert. Bei der Königlich Ungarischen Staatsbahn werden selbst die kleinsten Obstmengen als Eilgut zum Eilguttarife, 5 000 kg Eilgut jedoch zum Frachtguttarife befördert. Die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn berechnet über 5 000 kg oder Wagenladungen als Eilgut zum Lastentarife. Von Szegedin und aus den unterhalb dieser Stadt liegenden Stationen nach Wien treten diese Begünstigungen zum Frachtentarife 1. Klasse ein. Die Pest-Fünfkirchener und Fünfkirchen-Mohacser, sowie Fünfkirchen-Barcser Bahn lässt gleiche Begünstigungen erst bei 5 000 kg-Sendungen eintreten.

Die Abtheilung für das Tarifwesen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Diese durch das Ableben des Hofraths Steingraber verwaiste Abtheilung hat in dem bisherigen Vorstande der Abtheilung für den Transport- und Reklamationsdienst, Regierungsrath Liharzik (Präsident des Eisenbahnklubs), nur vorläufig ihren Leiter erhalten. Dieser verhältnissmässig noch junge Oberbeamte hat sich so tüchtig in den verschiedenartigsten Zweigen des Eisenbahndienstes bewährt, dass er wohl bald sich in die Einzelheiten seines neuen Geschäftsbereiches einarbeiten und den Anforderungen entsprechen wird, welche die Leitung des Tarifwesens eines Netzes von dem Umfange der Oesterreichischen Staatsbahnen stellt. Hoffentlich wird er sich als der bleibende Nachfolger seines auf diesem Gebiete unvergesslichen Vorgängers behaupten.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Alles athmet Frieden, selbst das offizielle Russland bekennt die Vortrefflichkeit ruhiger Zustände, obwohl das offiziöse Russland unablässig mit dem Säbel rasselt und im Namen des Volkes von einem baldigen ernsten Streite mit Deutschland und Oesterreich spricht. Die Börse glaubt dennoch an den Frieden und deutet in diesem Sinne jede Erscheinung des politischen und volkswirthschaftlichen Lebens. Darum war auch der Eingangs gewürdigte Erlass des Oesterreichischen Handelsministers von überaus günstigem Einflusse auf ihre Stimmung. Der Niedergang des Handels, die Abnahme der Ausfuhr um etwa 100 Millionen Gulden in einem Jahre, das Steigen des Goldagios gegenüber dem Sinken des Silberpreises um je 8 pCt. — alles dies wird nun dem autonomen Zolltarif zugeschrieben und die Besserung von der Rückkehr zum Vertragssysteme erwartet. Die Hausse der meisten Bahnaktien hat sich trotz der gegen die betreffenden Unternehmungen geübten, allerdings unverständigen Kritik doch behauptet: die Staatsbahn (229.75) verstehe nicht ihr eigenes Interesse, weil sie gerade jetzt die Ermässigung der Getreidetarife vornimmt; die Carl-Ludwigbahn (192.75) habe mit dem Uebelwollen der Regierung zu kämpfen, weil ihr der lebhafte Transport des Russischen Petroleums verwehrt wird; der wieder beginnenden Zuckerkampagne verdankt die Elbethalbahn (170.70) ihre bedeutende Besserung. Der Tiefstand des Silbers drückte jedoch auf den Kours aller auf diese Währung lautenden Prioritäten, welche sich deshalb schon lange nicht mehr der früheren Beliebtheit erfreuen. Grössere Beachtung fanden schliesslich Ungarische Westbahnaktien (175), welche im nächsten Jahre wieder in den vollen Zinsengenuss treten, nachdem die schwebende Schuld dieser Unternehmung durch die zeitweilige Zinsverringerung vollständig getilgt erscheint.

Aus Sachsen.

Ergebnisse der Betriebs-Krankenkassen der Sächsischen Staatsbahnen.

Ueber die bei der Sächsischen Staats-Eisenbahnverwaltung bestehenden 16 Betriebs-Krankenkassen, deren Einrichtung bereits in No. 23 dieser Zeitung, Jahrg. 1885 S. 298, ausführlicher besprochen wurde, liegen jetzt die Abrechnungen für das erste Geschäftsjahr 1885 vor. Im allgemeinen sind die Ergebnisse als günstig zu bezeichnen, und schon jetzt ist nicht zu verkennen, dass die Kassen ihren Zweck erfüllen.

Die Mitgliederzahl belief sich zu Beginn des Jahres 1885 auf 14 655 Personen. Neu eingetreten sind 4 116 (= 28,09 pCt. des anfänglichen Bestandes), ausgetreten 3 538 (= 24,14 pCt. des anfänglichen Bestandes) und verstorben 200 Mitglieder (= 1,37 pCt. des anfänglichen Bestandes). Diese überraschend starke Bewegung ist fast ausschliesslich auf den häufigen Wechsel der Bahnunterhaltungs-Arbeiter zurückzuführen, denn von den Neueingetretenen kamen 51,67 pCt. und von den Ausgetretenen 44,72 pCt. auf diese Arbeiterklasse, während deren Mitgliederzahl nur 27,96 pCt. der Gesammtzahl ausmacht.

Im Jahre 1885 erkrankten von den im Jahresmittel 14 848 zählenden Kassenmitgliedern 8 501 = 57 pCt.; 834 Mitglieder wurden infolge von Betriebsunfällen ärztlich behandelt und 10 635 Angehörige der Mitglieder nahmen die Hilfe der Betriebs-Krankenkassen in Anspruch. Die durchschnittliche Dauer der Krankheit der Mitglieder betrug 13,8 Tage, die der Angehörigen 23,0 Tage (wobei aber zu bemerken ist, dass die durchschnittliche Krankheitsdauer thatsächlich eine längere ist, da die längste Krankheitsdauer eines Mitgliedes entsprechend den Kassenleistungen nur mit 13 Wochen in Rechnung gezogen ist, während sie in Wahrheit oft noch darüber hinaus währte). Die Unterstützungszeit betrug für Mitglieder und deren Angehörige zusammen 361 423 Tage, dergestalt, dass durchschnittlich täglich rund 1 000 Kranke zu verpflegen und zu unterstützen waren. Die meisten Erkrankungsfälle hatte die Kasse der Werkstättenverwaltung in Chemnitz mit 89 Erkrankungsfällen auf je 100 Mitglieder.

Die finanziellen Ergebnisse waren im allgemeinen befriedigend. Aus den Mitgliederbeiträgen (2 pCt. des durchschnittlichen Tagesverdienstes) gingen 229 678 *M.* und als Zuschuss der Betriebsverwaltung (die Hälfte der Mitgliederbeiträge) 114 839 *M.* ein, wozu noch der Aufwand der Betriebsverwaltung für Rechnungsführung, Büreauräume u. s. w. mit rund 15 000 *M.* hinzukommt. (Nach dem Regulativ, auf Grund dessen die Sächsische Staats-Eisenbahnverwaltung schon vor Errichtung der Betriebs-Kankenkassen ihre Arbeiter unterstützte, wurden im Betriebsjahre 1884 mehr als 80 000 *M.* an erkrankte Arbeiter gezahlt.)

Die Ausgaben beliefen sich zusammen auf 314 569,75 *M.* Darunter wiegen vor die Kosten für ärztliche Behandlung mit 138 599,55 *M.* (= 44,06 pCt.). An Krankengeld wurden 89 688,75 *M.* (= 28,51 pCt.), an Sterbegeld 38 045,87 *M.* (= 12,09 pCt.), an Arznei und sonstigen Heilmitteln 36 911,87 *M.* (= 11,73 pCt.) aufgewendet u. s. w.

Der Ueberschuss stellt sich demnach auf 40 762,72 *M.*, wovon 4 785,64 *M.* auf neue Rechnung vorgetragen, 35 977,08 *M.* aber in den Reservefonds gezahlt worden sind.

Die Gesammtausgaben aller Kassen betrugen 88,53 pCt. der Gesammteinnahme. Bei 3 Kassen aber wurden die Einnahmen von den Ausgaben überstiegen, am stärksten bei der Kasse der Werkstättenarbeiter in Chemnitz, und zwar um 7,16 pCt. Auf jedes Mitglied dieser Kasse kam ein Zuschuss von 2,11 *M.*

Durchschnittlich berechnen sich aus dem Gesammtergebniss aller Kassen pro Mitglied 23,93 *M.* Einnahme, 21,19 *M.* Ausgabe und 2,4 *M.* Ueberschuss. Bei der gedachten Kasse der Werkstättenarbeiter in Chemnitz kam auf jedes Mitglied ein Aufwand von 31,67 *M.*

Auf jeden der im ganzen bei Mitgliedern und Angehörigen vorgekommenen 19 136 Krankheitsfälle entfielen 7,24 *M.* an Arztkosten und 1,93 *M.* an Heilmitteln. Das den Mitgliedern gewährte Krankengeld belief sich auf durchschnittlich je 10,55 *M.* für jedes erkrankte Mitglied.

Wenn nun schon in dem Berichtsjahre im allgemeinen zwischen Einnahmen und Ausgaben ein gesundes Verhältniss bestand, so ist zu erwarten, dass nach Ansammlung der Reservefonds auf die vorschriftsmässige Höhe sich dieses Verhältniss noch wesentlich günstiger gestalten wird, da dann einerseits der Zinsengenuss aus den Reservekapitalien die Einnahmen vermehren und andererseits der Wegfall der Einlagen in die Reservefonds die Ausgaben vermindern wird.

Eisenbahnraths-Sitzung.

Am 1. Juli d. J. fand in Dresden die 11. Sitzung des Sächsischen Eisenbahnrathes statt. Bei Punkt 1 der Tagesordnung, betreffend Mittheilungen über die neueren Massnahmen wegen des Rechtes der Routenvorschrift, nahm u. a. auch der Vertreter der Handels- und Gewerbekammer Plauen, welche kürzlich beim Bundesrathe wegen „Wiederherstellung des Rechtes der Versender zur Wahl des Transportweges für Gütersendungen aller Art auf den Eisenbahnen“ vorstellig geworden ist, Gelegenheit, über die Verschleppungen der Gütersendungen von Hamburg, Halle, Magdeburg u. s. w. nach Crimmitschau, Werdau u. s. w. Klage zu führen, welche jetzt durch die Leitung dieser Transporte über Zeitz-Altenburg bezw. Wolfsgefärth-Wünschendorf anstatt über die direkte Route Leipzig-Altenburg herbeigeführt würden. Da auf den bezeichneten Preussischen Routen nicht billigere Frachtsätze existirten, als auf der Sächsischen, letztere aber, weil sie die Güter rascher befördere, günstigere Transportbedingungen biete, so scheine es, als widerspreche eine solche Transportleitung der neuen Fassung des § 50 No. 3 Abs. 3 des Betriebsreglements, wonach die Bahnverwaltung verpflichtet sei, das Gut stets über diejenige Route zu befördern, welche nach den veröffentlichten Tarifen den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen gewähre. Die Herren Vertreter der Generaldirektion erwiederten darauf, dass diese Transportleitungen mit den gegenwärtig zwischen der Preussischen und der Sächsischen Staats-Eisenbahnverwaltung bestehenden Abmachungen und mit den angezogenen Reglementsbestimmungen nicht im Widerspruch stehen.

Nach einer weiteren Mittheilung über die in der Staats-Eisenbahnverwaltung wegen der in Preussen eingeführten Ausnahmesätze für Mais angestellten Erörterungen fand eine längere Besprechung des bereits vom Eisenbahnraths-Ausschuss vorberathenen (vergl. No. 33 S. 411 d. Ztg.) Antrags der Preussischen Staatsbahnen auf Einführung einer zweiten ermässigten Stückgutklasse und Aenderung der Bestimmungen über Anwendung der Wagenladungsklassen statt. Der Eisenbahnrath erklärte sich dabei mit der seitens der Königlichen Generaldirektion in der Sitzung der ständigen Tarifkommission vom 6. Mai d. J. auf Grund der Aeusserungen des Eisenbahnraths-Ausschusses eingenommenen Haltung in jeder Beziehung einverstanden.

Den Schluss bildete die übliche Erläuterung des nächsten Fahrplanes und die Entgegennahme zahlreicher einzelner, denselben betreffender Wünsche.

Sächsische Verkehrsstellen.

Die Dichtigkeit der Sächsischen Bevölkerung und die dadurch mit bedingte Lebhaftigkeit des Lokalverkehrs der Sächsischen Bahnen bringt es mit sich, dass auf denselben verhältnissmässig ausserordentlich zahlreiche Verkehrsstellen vorhanden sind, eine Erscheinung, die es übrigens auch mit erklärt, dass die Betriebskosten der Sächsischen Staatsbahnen pro Kilometer der Bahnlänge höher sind, als die der meisten anderen Deutschen Bahnen.

Es besitzen nämlich die unter der Sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung stehenden Bahnen gegenwärtig (einschliesslich der nicht für den Verkehr geöffneten Betriebs-Wechselstationen Mittelgrund und Leipzig Uebergabebahnhof) 479 Stationen und zwar 226 Bahnhöfe, 165 Haltestellen und 88 Haltepunkte. Rechnet man hierzu noch 13 Ladestellen für den Güterverkehr, so ergeben sich im ganzen (unter Ausschluss der gedachten 2 Betriebsstationen) 490 Verkehrsstellen, d. i. bei 2 334,26 km Bahnlänge je eine Verkehrsstelle auf 4,76 km. Von diesen Verkehrsstellen dienen 394 dem Personen- und Güterverkehr, 78 allein dem Personenverkehr und 18 allein dem Güterverkehr.

Im Königreich Sachsen liegen von diesen Verkehrsstellen 435. An Verkehrsstellen fremder Bahnen liegen in Sachsen 37, zusammen also 472, d. i. bei 2 240,83 km Länge der in Sachsen betriebenen Bahnen je eine Verkehrsstelle auf 4,75 km Bahnlänge, und bei dem Flächeninhalt des Landes von 14 992,94 qkm = 272,288 Quadratmeilen je eine Verkehrsstelle auf 31,76 qkm oder 0,58 Quadratmeile.

Unter Annahme der in der Zählung vom 1. Dezember 1885 mit 3 179 168 Seelen provisorisch ermittelten Bevölkerungsziffer Sachsens kommt je eine Verkehrsstelle auf 6 736 Einwohner.

Die Pariser Stadtbahn.

Das Lastenheft (cahier des charges) für dieselbe.

Nach den neuesten Mittheilungen sind hinsichtlich des Grunderwerbes für die Pariser Stadtbahn (vergl. No. 34 d. Ztg.) Schwierigkeiten aufgetaucht, welche vielleicht eine Aenderung der für dieselbe bisher in Aussicht genommenen Anlagen herbeiführen können. Die nachstehenden Angaben aus dem bereits aufgestellten Lastenhefte für den Bau dieser gewaltigen Unternehmung dürften indessen — mag dasselbe im weiteren Verlaufe abgeändert werden oder nicht — immerhin Interesse erwecken, indem aus denselben ersichtlich ist, wie unsere westlichen Nachbarn derartige grossartige Ausführungen in formeller, geschäftlicher Beziehung behandeln, und wie viele eigen-

artige Verhältnisse überhaupt unter den vorliegenden Umständen zu berücksichtigen sind. —

Titel I. Ausführungen des Staates auf Rechnung der Gesellschaft.

Art. 1. Die Tracen der Linien, welche das Pariser Stadtbahnnetz bilden, werden durch den Minister der öffentlichen Arbeiten nach Anhörung der Gesellschaft und nach Massgabe der erlassenen bezüglichen Gesetze und Ausführungsbestimmungen festgesetzt.

Art. 2. Die Bahn wird mit Ausnahme der viergleisig herzustellenden Strecke vom Carrefour Drouot nach der Bastille zweigleisig ausgeführt.

Art. 3. Die Spurweite der Gleise soll 1,44 bis 1,45 m, die Weite zwischen den Aussenkanten der Schienen 2 m betragen. Die Bankets, d. h. die Theile zu beiden Seiten von der Aussenkante der Schienen bis zur Oberkante der Bettung gemessen, sollen mindestens 1 m breit sein. Am Fusse der Böschung der Bettung ist ein Streifen von 0,50 m Breite vorzusehen. In der Längsrichtung der Bahn sind Gräben oder Rigolen herzustellen, insoweit solche zur Entwässerung des Gleises und zur Abführung des Wassers für nothwendig erachtet werden; die Masse dieser Gräben oder Rigolen werden in jedem einzelnen Falle durch die Verwaltung festgesetzt.

Art. 4. Der Halbmesser der Krümmungen darf nicht kleiner als 150 m sein. Zwischen zwei einander folgenden Krümmungen entgegengesetzter Richtung ist eine gerade Strecke von mindestens 50 m Länge einzulegen. Die grössten Steigungen und Gefälle sollen 30‰ betragen. Zwischen zwei einander folgenden starken Neigungen entgegengesetzer Richtung ist eine horizontale Strecke von mindestens 50 m Länge einzulegen.

Art. 5. Die Zahl, Ausdehnung und Lage der Ausweichstationen bestimmt die Verwaltung nach Anhörung der Gesellschaft. Die Zahl der Gleise wird erforderlichenfalls in den Stationen und an den Enden derselben nach Bestimmung der Verwaltung und nach Anhörung der Gesellschaft vermehrt. Die Zahl, Lage und Ausdehnung der Stationen für den Personenverkehr, sowie der Güterbahnhöfe wird auf Grund besonderer Erhebungen durch die Verwaltung nach Anhörung der Gesellschaft festgestellt.

Art. 6. Die Bahn wird bei den dieselbe kreuzenden öffentlichen Strassen entweder über- oder unterführt.

Art. 7. In jedem einzelnen Falle, in welchem die Bahn über eine öffentliche Strasse geführt wird, bestimmt die Verwaltung die Viaduktöffnung. Bei bogenförmigen Viadukten soll die Scheitelhöhe, von der Strassenoberkante ab gemessen, mindestens 5 m betragen, bei horizontal abgedeckten Viadukten beträgt die lichte Höhe mindestens 4,30 m. Die Weite zwischen den Brüstungsmauern soll mindestens 8 m, die Höhe derselben nicht weniger als 0,80 m betragen.

Art. 8. Wird die Bahn unter einer öffentlichen Strasse unterführt, so wird die lichte Weite der Brüstungsmauern des Unterführungs-Bauwerks in jedem einzelnen Falle durch die Verwaltung festgesetzt. Die Weite des Bauwerks zwischen den Widerlagsmauern soll mindestens 8 m und die lichte Höhe über den äusseren Schienen eines jeden für den Zugverkehr bestimmten Gleises nicht weniger als 4,80 m betragen.

Art. 9. Falls die Lage oder das Profil der bestehenden öffentlichen Strassen abzuändern ist, wird die erforderliche Höhenlage derselben in jedem einzelnen Falle durch die Verwaltung festgesetzt.

Art. 10. Die behufs Ueberschreitung der Seine und der Kanäle herzustellenden Viadukte erhalten zwischen den Brüstungsmauern mindestens eine Weite von 8 bezw. 15 m für 2 bezw. 4 Gleise. Die Höhe der Brüstungsmauern muss mindestens 0,80 m betragen. Die Höhe und Lichtweite des Viadukts werden in jedem einzelnen Falle durch die Verwaltung festgesetzt. Falls die Verwaltung es für erforderlich erachtet, kann mit den für den Eisenbahndienst herzustellenden Brücken ein Fahr- oder Fussgängerweg verbunden werden. Die hierdurch verursachten Kosten übernehmen der Staat und die Stadt Paris nach einem, in jedem einzelnen Falle festzusetzenden Verhältnisse.

Art. 11. Die erforderlichen Tunnelbauten erhalten mindestens 8 m Weite zwischen den Widerlagern in der Höhe der Schienen und 6 m Scheitelhöhe von Schienenoberkante ab. Der senkrechte Abstand zwischen der Gewölbeleibung und der Oberkante der äusseren Schienen eines jeden Gleises soll mindestens 4,80 m betragen. Die Sicherheitsvorkehrungen für die Oeffnung der Ventilations- und Ausführungsschachte der Tunnels werden in jedem einzelnen Falle durch die Verwaltung vorgeschrieben.

Art. 12. Alle behufs Ueberschreitung der verschiedenen Wasserläufe und der öffentlichen oder privaten Wege erforderlichen Durchlässe, Brücken und Viadukte sind aus Mauerwerk, Eisen oder Stahl herzustellen.

Art. 13. Die Gleise sind solide und aus guten Materialien herzustellen. Die Schienen sollen aus Stahl bestehen und für die Hauptgleise ein Gewicht von mindestens 35 kg für das laufende Meter erhalten.

Art. 14. Die Eisenbahn ist von den Nachbargrundstücken durch Mauern, Gitter oder einen anderen, Seitens der Verwaltung gewählten Abschluss zu trennen.

Art. 15. Falls die Eisenbahn über Grundstücke geführt wird oder solche unterirdisch durchkreuzt, welche Steinbrüche enthalten oder enthalten haben, so sind die Oeffnungen, welche die Sicherheit der Bahn gefährden könnten, auf Kosten der Gesellschaft auszufüllen oder zu befestigen. Die Art und der Umfang der zu diesem Behufe erforderlichen Arbeiten wird durch die Verwaltung festgesetzt.

Art. 16. Die Verwaltung wird binnen 3 Jahren nach der Veröffentlichung des die Konzession ertheilenden Gesetzes die beiden Strecken, welche dasselbe endgültig genehmigt hat, und die als „eventuelle" bezeichnete Strecke „vom Bahnhof Saint-Lazare nach der Ringbahn in der Nähe des Nordbahnhofes" ausgeführt haben. Sie wird ferner die von der vorgenannten bei dem Carrefour Drouot sich abzweigende und in die Ringstrecke bei oder in der Nähe der Bastille einmündende Strecke gleichfalls binnen 3 Jahren, von dem Tage ab, an welchem dieselbe als im öffentlichen Interesse liegend bezeichnet sein wird, herstellen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, jede Linie zu dem durch die Verwaltung festgesetzten Termine zu übernehmen. Mindestens 8 Tage vor diesem Termine wird eine Besichtigung der Arbeiten stattfinden, über welche eine Verhandlung aufzunehmen ist, um den Staat von jeder Verantwortlichkeit für Grunderwerb, Beschädigungen und Ausführungen irgendwelcher Art zu entlasten. Wenn die Gesellschaft sich weigert die Verhandlung anzuerkennen oder dieselbe nur mit Vorbehalt unterzeichnet, hat sie ihre Gründe hierfür in einer an den Minister einzureichenden Erklärung binnen 2 Monaten nach dem Verhandlungstermine darzulegen. Nach dieser Zeit sind Einwendungen unzulässig und wird die Verhandlung als durch die Gesellschaft genehmigt betrachtet, auch wenn sie dieselbe gar nicht oder nur mit Vorbehalt unterzeichnet haben sollte.

Wenn der Minister binnen 3 Monaten nach Abgabe der vorerwähnten Erklärung seitens der Gesellschaft letztere nicht beschieden haben sollte, sowie auch für den Fall, dass ihre Einwendungen durch den Minister zurückgewiesen sein sollten, ist dieselbe berechtigt, ihre Ansprüche auf dem Rechtswege geltend zu machen.

Art. 17. Der Verhandlung werden beigefügt: 1. der Parzellenplan aller für den Bau der Bahn erworbenen Grundstücke; 2. eine Nachweisung und Beschreibung aller Ausführungen für die Zwecke der Bahnanlage und Zubehör und 3. eine Uebersicht der Kunstbauten und Erdarbeiten, welche die durch die Staatsingenieure auf Kosten der Gesellschaft ausgeführten Brücken, Durchlässe, Wärterhäuser und sonstigen Anlagen umfasst.

Titel II. Ausführungen der Gesellschaft.

Art. 18. Nach der Eröffnung des Betriebes dürfen Ausführungen nur mit Genehmigung der obersten Verwaltung stattfinden; zu diesem Zwecke werden die Entwürfe aller auszuführenden Arbeiten in 2 Exemplaren ausgefertigt und der Genehmigung des Ministers unterbreitet, welcher die etwa erforderlichen Aenderungen vorschreibt. Das eine mit dem Genehmigungsvermerk des Ministers versehene Exemplar wird der Gesellschaft zurückgegeben, das andere bleibt in den Händen der Verwaltung.

Vor und während der Ausführung ist der Gesellschaft gestattet, etwaige ihr zweckmässig erscheinende Aenderungen der genehmigten Entwürfe vorzuschlagen; diese Aenderungen dürfen jedoch nur mit Genehmigung der obersten Verwaltung ausgeführt werden.

Die der Verwaltung zu unterbreitenden Entwürfe für die nach der Betriebseröffnung herzustellenden Stationen müssen umfassen:

1. einen Plan im Massstabe 1:500, enthaltend die Gleise, die Rampen, die Gebäude und ihre innere Eintheilung, sowie die Anordnung der Zufahrten;
2. eine Ansicht der Gebäude im Massstabe 1:100;
3. einen Erläuterungsbericht, in welchem die wesentlichen Anordnungen des Entwurfs begründet sind.

Art. 19. Der Gesellschaft ist gestattet, von allen Plänen, Nivellements und Anschlägen, welche etwa bereits auf Kosten des Staates angefertigt sein sollten, Kopien zu entnehmen.

Art. 20. Die Verwaltung behält sich das Recht vor, auf den betriebenen Strecken jederzeit bis zu dem endgültigen Abschluss der Rechnungen über die erste Einrichtung des Bahnnetzes die Ausführung neuer Bahnhöfe und Haltestellen, für welche ein Bedürfniss auf Grund besonderer Erhebungen anerkannt sein sollte, nach Anhörung der Gesellschaft anzuordnen.

Ebenso wird die Verwaltung auf den betriebenen Strecken jederzeit die Ausführung aller Arbeiten vorschreiben, welche sie im Interesse der Sicherheit oder der Regelmässigkeit des Betriebes für nothwendig erachten wird.

Die Entwürfe für die von der Verwaltung vorgeschriebenen Arbeiten müssen binnen spätestens drei Monaten nach der bezüglichen ministeriellen Entscheidung vorgelegt werden. Die Arbeiten selbst müssen innerhalb der durch den Minister vorgeschriebenen Fristen ausgeführt sein. Falls innerhalb der festgesetzten Zeiten die Entwürfe nicht vorgelegt oder die Arbeiten nicht ausgeführt sein sollten, kann die Verwaltung dies auf Kosten der Gesellschaft bewirken lassen.

Art. 21. An den Uebergangsstellen der Seine und der Kanäle hat die Gesellschaft unter Uebernahme aller etwa entstehenden Kosten dafür zu sorgen, dass die Schifffahrt oder Flösserei während der Ausführung der Arbeiten keine Unterbrechung oder Störung erleidet.

Beim Ueberschreiten öffentlicher Strassen sind durch die Gesellschaft und auf Kosten derselben überall da vorläufige Brücken herzustellen, wo es für erforderlich erachtet wird, damit der Verkehr nicht unterbrochen oder behindert wird. Bevor die bestehenden Verbindungen unterbrochen werden können, muss durch ein Zeugniss der Staatsingenieure bescheinigt werden, dass die vorläufigen Anlagen hinlänglich sicher und für den Verkehr geeignet erscheinen. Durch die Verwaltung wird ein Termin festgesetzt werden, innerhalb dessen die Arbeiten behufs Wiederherstellung der unterbrochenen Verbindungen auszuführen sind.

Art. 22. Die Gesellschaft darf bei der Ausführung der Bauarbeiten nur Materialien guter Beschaffenheit verwenden; sie ist gehalten, alle Regeln der Kunst zu beachten, so dass eine durchaus solide Ausführung erzielt wird.

Art. 23. Durch keine Arbeit darf eine Aenderung der in dem vorhergehenden Titel enthaltenen technischen Bedingungen der Einrichtung beabsichtigt werden.

Art. 24. Alle für die Ausführung der Arbeiten jeder Art erforderlichen Grundstücke sind durch die konzessionirte Gesellschaft zu kaufen und zu bezahlen; dieselben bilden einen wesentlichen Bestandtheil der Eisenbahn.

Die Entschädigungen für die vorübergehende Benutzung oder für die Verschlechterung von Grundstücken, für Ausserbetriebsetzung, Aenderung oder Beseitigung von Werkstätten und für irgend welche durch die Arbeiten veranlassten Beschädigungen fallen der Gesellschaft zur Last.

Art. 25. Da das Unternehmen als im öffentlichen Interesse liegend bezeichnet ist, werden der Gesellschaft behufs Ausführung der Arbeiten während der Konzessionsdauer alle Rechte übertragen, welche die Gesetze und Bestimmungen der Verwaltung hinsichtlich der öffentlichen Bauausführungen gewähren, sei es bei dem Grunderwerbe auf dem Wege der Expropriation, sei es bei der Entnahme, Beförderung und Ablagerung von Boden, Materialien u. s. w., und gleichzeitig bleibt sie allen Verpflichtungen, welche der Verwaltung auf Grund dieser Gesetze und Bestimmungen obliegen, unterworfen.

Art. 26. Die Gesellschaft ist gehalten, bei der Bearbeitung und Ausführung der Entwürfe alle durch die Gesetze, Dekrete und Bestimmungen vorgeschriebenen bezüglichen Formalien und Bedingungen zu erfüllen.

Art. 27. Die Arbeiten müssen in Loosen und auf Grund von Preisverzeichnissen entweder durch öffentliches Konkurrenzverfahren oder auf Grund versiegelt eingereichter Anerbietungen an solche Unternehmer vergeben werden, deren Leistungsfähigkeit vorher anerkannt ist. Von dieser Vorschrift darf nur mit Genehmigung der Verwaltung abgewichen werden.

Art. 28. Die Arbeiten werden unter der Kontrolle und Ueberwachung der Verwaltung ausgeführt, um zu verhindern, dass die Gesellschaft die durch das vorliegende Lastenheft und besonders durch den vorhergehenden Artikel, sowie die bei den genehmigten Entwürfen vorgeschriebenen Anordnungen nicht unbeachtet lässt.

Art. 29. Je nachdem die Arbeiten fertiggestellt sind, wird die Abnahme derselben auf den Antrag der Gesellschaft durch einen oder mehrere Beauftragte der Verwaltung veranlasst werden. Insoweit es nach Massgabe des Abnahmeprotokolls zulässig ist, wird die Verwaltung die Uebernahme der Bauwerke in den Betrieb genehmigen.

(Fortsetzung folgt.)

Frachtschifffahrts-Verkehr auf der Oder bei Breslau.

Ueber den Frachtschifffahrts-Verkehr auf der Oder bei Breslau während des Jahres 1885 entnehmen wir dem „Schiff" folgende, auf amtlichen Angaben beruhende Mittheilungen.

Die Schifffahrt wurde, abgesehen von einer durch Hochwasser verursachten sechstägigen Unterbrechung im Monat Mai, vom 20. Februar bis 19. Dezember betrieben. In den einzelnen Monaten gingen im Unterwasser:

	beladen stromab Fahrzeuge	leer stromauf Fahrzeuge	beladen stromauf Fahrzeuge
im Januar	—	3	11
„ Februar	126	9	1
„ März	330	189	100
„ April	296	109	143
„ Mai	294	169	152
„ Juni	325	205	171
„ Juli	324	87	183
„ August	373	132	165
„ September	262	77	274
„ Oktober	439	138	231
„ November	235	77	196
„ Dezember	84	52	124
insgesammt	3 088	1 247	1 751

worin jedoch diejenigen Schiffe, welche die Schleusen bei Breslau passirt haben, nicht einbegriffen sind.

Im Oberwasser gingen insgesammt stromauf 107, stromab 357 Fahrzeuge, wobei wiederum der Schleusenverkehr ausser Betracht geblieben ist.

Beim Verkehr im Unterwasser bezifferte sich die Durchschnittsbelastung des Fahrzeugs bei der Bergfahrt auf 1 476, bei der Thalfahrt auf 2 127 Ctr.

Von den im Unterwasser stromauf angekommenen Fahrzeugen waren 5 Dampfer mit 6 100 Ctr. Last, 792 leere und 1 485 beladene Schleppkähne mit 2 291 690 Ctr., 455 leere und 261 beladene Segelkähne mit 285 975 Ctr., zusammen mit 2 583 765 Ctr. Last. Stromab wurden expedirt: 68 Dampfer mit 62 340 Ctr., 210 Schleppkähne mit 579 895 Ctr. und 2 810 Segelfahrzeuge mit 5 925 943 Ctr., zusammen 6 568 178 Ctr. Der Verkehr im Unterwasser bewältigte hiernach insgesammt eine Gütermenge von 9 151 943 Ctr.

Die hauptsächlichsten der im Unterwasser verfrachteten Güter waren stromab: Kohlen, Zucker, Zink, Mehl, Sprit, Melasse, Blei u. s. w., stromauf: Petroleum, Ziegel, Schwefelkies, Eisen und Eisenwaaren u. s. w. Die im Oberwasser verkehrenden Fahrzeuge führten, bei einer Durchschnittsbelastung von 924 Ctr. bei der Bergfahrt und von 943 Ctr. bei der Thalfahrt, zusammen 435 552 Ctr. Last, meist Mauerziegel und Kohlen, mit sich.

Berücksichtigt man noch den Durchgangsverkehr innerhalb Breslau's (durch die Schleusen) mit 692 939 Ctr., so ergibt sich für den Breslauer Gesammtverkehr eine Höhe von 10 280 434 Centner.

An Flössen gingen durch die Schleusen 494 Stück mit 40 474 Stämmen Rundholz und 4 095 Stämmen Kantholz; ausserdem kamen im Oberwasser an, ohne durch die Schleusen zu gehen, 6 608 Stämme und 409 Stangen.

Die Frachtpreise für 100 kg betrugen im Durchschnitt stromab nach: Hamburg 1,10 *M.*, Stettin 0,55 *M.*, Berlin 0,90 *M.*; stromauf von: Hamburg 1,00 *M.*, Stettin 0,55 *M.*, Berlin 0,80 *M.*

Die Schiffe legten die einzelnen Touren in nachstehenden Zeiten zurück: Breslau-Hamburg und zurück in 45 bis 55 Tagen, Breslau-Stettin und zurück in 26 bis 30 Tagen, Breslau-Berlin und zurück in 26 bis 30 Tagen, wobei sie stromab segelten und stromauf geschleppt wurden.

Der Unterwasserverkehr hat nach den Angaben der Breslauer Handelskammer betragen:

im Jahre 1881	2 848 104 Ctr.
„ 1882	3 359 290 „
„ 1883	5 603 099 „
„ 1884	7 197 200 „
„ 1885	9 151 943 „

Der Verkehr ist also in stetigem und raschem Zunehmen begriffen und hat nachgerade eine Bedeutung gewonnen, die vor einem Jahrzehnte noch Wenige für möglich hielten.

Präjudizien.

v. O. Strafrecht. **Gefährdung einer Eisenbahnanlage. Das Gesetz — § 315 R.-Str.-G.-B. — findet auch auf solche Eisenbahnen Anwendung, welche nur industriellen Zwecken und Privatinteressen dienen, namentlich dann, wenn die Eisenbahn sich nicht bloss innerhalb der Grenzen eines bestimmten industriellen Etablissements befindet, sondern zugleich zur Beförderung von Gütern nach anderen Ortschaften benutzt wird.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der Vorderrichter geht von der Anschauung aus, dass die Strafbestimmung des § 315 R.-Str.-G.-B.'s die Gemeingefährlichkeit der Handlungsweise des Thäters voraussetze, und dass eine gemeine Gefahr nur dann vorliege, wenn das Eisen-

bahnunternehmen, gegen welches die That gerichtet gewesen, als ein öffentlichen Zwecken dienendes, gemeinnütziges, der Allgemeinheit des Publikums zugängliches angesehen werden müsse. Er erachtet danach den § 315 auf den vorliegenden Fall nicht für anwendbar, weil die Lokomotiv-Rübenbahn, auf welcher der Angeklagte durch Auflegen von Steinen an die Schienen vorsätzlich den Transport gefährdende Hindernisse bereitet haben soll, ein reines Privatunternehmen sei und unter Ausschluss jeglicher Personenbeförderung lediglich den industriellen Privatzwecken einer Aktiengesellschaft diene. Die Gründe, mit welchen das angefochtene Urtheil diese Anschauung zu rechtfertigen sucht, erweisen sich durchweg als unhaltbar. Der Umstand, dass Abschnitt 27 Thl. II des R.-Str.-G.-B.'s die Ueberschrift: „Gemeingefährliche Verbrechen oder Vergehen" trägt, lässt keineswegs die Folgerung zu, dass die Gemeingefährlichkeit ein Thatbestandsmerkmal für alle in diesem Abschnitt enthaltenen Strafbestimmungen sei, und gerade der § 315 a. a. O. erfordert nach seinem deutlichen Wortlaute nicht eine g e m e i n e Gefahr, sondern nur die Ingefahrsetzung eines Eisenbahntransports, wie dies das Reichsgericht in wiederholten Entscheidungen, namentlich in dem Urtheil vom 4. Dezember (Entscheid. Bd. IX S. 233 f.), auf dessen Begründung hier Bezug genommen wird, eingehend dargelegt hat. Eine solche Ingefahrsetzung kann nun aber nach der Natur der Sache ebensowohl auf Eisenbahnen stattfinden, welche öffentlichen Zwecken dienen und dem Publikum allgemein zugänglich sind, wie auf solchen, welche nur zu industriellen Zwecken und im Privatinteresse betrieben werden. Für die Annahme der Strafkammer, dass der § 315 nur auf Eisenbahnen der ersteren Art Anwendung finde, bietet das Gesetz keinen Anhalt. Was hierfür aus den Ausdrücken „Eisenbahnanlage" und „Transport" gefolgert werden könnte, ist nicht ersichtlich, da beide Ausdrücke nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch auch auf solche Eisenbahnen Anwendung finden, welche nur industriellen Zwecken und Privatinteressen dienen, namentlich dann, wenn diese Eisenbahnen sich nicht bloss innerhalb der Grenzen eines bestimmten industriellen Etablissements befinden, sondern zugleich, wie im vorliegenden Fall festgestellt ist, zur Beförderung von Gütern nach anderen Ortschaften benutzt werden. Ebensowenig lassen sich für die Anschauung der Vorinstanz die im Absatz 2 des § 315 a. a. O. „gemachten Unterstellungen" verwerthen. Denn einerseits kann die Möglichkeit, dass durch die Handlung des Thäters eine schwere Körperverletzung oder der Tod eines Menschen verursacht wurde, als eine nothwendige Voraussetzung für die Bestrafung aus dem Absatz 1 des § 315 nicht angesehen werden und andererseits ist diese Möglichkeit auch bei der Transportgefährdung auf einer rein industriellen Eisenbahn durchaus nicht ausgeschlossen, wie denn auch in dem angefochtenen Urtheil ausdrücklich hervorgehoben wird, dass durch solche Manipulationen, wie sie der Angeklagte ausgeführt hat, selbst Menschenleben, z. B. das des leitenden Lokomotivführers, vernichtet werden konnten. — Wenn sodann das Instanzgericht darauf hinweist, dass als Objekt der in den §§ 317 und 318 R.-Str.-G.-B.'s vorgesehenen Vergehen nur d i e z u ö f f e n t l i c h e n Z w e c k e n d i e n e n d e n Telegraphenanstalten bezeichnet seien, so spricht der Umstand, dass eine derartige Einschränkung in den §§ 317 und 318 für die Telegraphenanstalten, nicht aber in den §§ 315 und 316 bei den Eisenbahnen gemacht ist, offenbar mehr gegen als für die Ansicht des Vorderrichters. Endlich kann zu Gunsten dieser Ansicht auch auf die Höhe der im § 315, bezl. in § 4 des Einführungsgesetzes zum R.-Str.-G.-B. angedrohten Strafe kein entscheidendes Gewicht gelegt werden, und zwar um so weniger, als der ersichtliche Grund und Zweck des § 315, den mittelst der Dampfkraft oder gleichstehender Naturkräfte auf Eisenbahnen bewirkten Transport von Personen oder Sachen gegen vorsätzliche Gefährdung zu schützen, auch bei rein industriellen Eisenbahnen Anwendung findet. Dem entsprechend hat denn auch das Reichsgericht bereits in den Gründen des erwähnten Urtheils vom 4. Dezember 1883 den Satz ausgesprochen, dass Eisenbahnen, welche lediglich begrenzten — beispielsweise militärischen — Transportzwecken dienen und für die Benutzung durch das Publikum überhaupt nicht bestimmt sind, der Strafschutz der §§ 315 und 316 R.-Str.-G.-B.'s nicht versagt sein kann." (Erk. des IV. Strafsenats des Reichsgerichts vom 2. März 1886 wider A.; Rep. 434/86; Rechtsprechung des D. Reichsgerichts Bd. VIII S. 147 ff.)

Litteratur.

Anleitung für den Stations- und Expeditionsdienst zur Veranschlagung der erforderlichen Arbeitskräfte und Materialien. Von W. F e n t e n, Eisenbahn-Betriebsinspektor beim Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Köln (linksrheinisch). Mit drei Figuren und einer lithographischen Tafel: Wiesbaden, Verlag von J. F. Bergmann, 1886.

Das kleine Werk enthält auf 115 Seiten eine Zusammenstellung derjenigen Gesichtspunkte und Grundsätze, deren Beachtung für den in dem Titel angegebenen Zweck empfohlen wird. Der Inhalt gruppirt sich nach folgenden Hauptabschnitten: Zugabfertigung, Wagenbewegung, Depeschendienst, Billet- und Gepäckexpedition, Güterexpedition, Güterbewegung, diverse Arbeiten, Materialverbrauch und Ergebnisse der Leistungs- und Materialberechnung. Die Hauptgruppen sind wiederum in die zugehörigen Unterabtheilungen zerlegt, für welche — abgesehen von den beiden letztgenannten — die erforderlichen Arbeitszeiten unter der Voraussetzung sogenannter normaler Verhältnisse festgestellt werden; aus den Arbeitszeiten wird sodann das für die Station nothwendige Personal ermittelt.

Der Herr Verfasser hat sich durch die mit peinlicher Sorgfalt zusammengetragenen Einzelnheiten, aus welchen sich der Stations- und Expeditionsdienst zusammensetzt, ein zweifelloses Verdienst erworben. Hinsichtlich der für die einzelnen Dienstleistungen angegebenen Arbeitszeiten vermögen wir jedoch gewisse Bedenken nicht zu unterdrücken. Nach der Angabe des Verfassers sind dieselben zwar unter genauer Beurtheilung der Arbeiten durch jahrelange Beobachtung vieler Stationen und Vergleichung derselben miteinander gefunden. Bei dem Studium des Buches wird man aber dieser „Normalwerthe" nicht recht froh, denn wie ein rother Faden zieht sich durch die Darstellung die wiederholte Hinweisung darauf, dass in jedem einzelnen Falle unter Berücksichtigung der vorliegenden besonderen Verhältnisse eine entsprechende Aenderung der angegebenen Werthe stattzufinden habe. Selbstverständlich kann unter Sachverständigen kein Zweifel darüber obwalten, dass allgemein gültige Werthe der in Rede stehenden Art für den Stations- und Expeditionsdienst überhaupt niemals ermittelt werden können, und dass der Begriff des „Normalen" in Bezug auf denselben ein durchaus schwankender ist. Der Herr Verfasser ist sich hierüber auch völlig klar gewesen. Die von demselben ermittelten Zahlen erfordern somit jederzeit, wenn sie praktisch verwendet werden sollen, eine scharfe Kritik hinsichtlich der in dem gegebenen Falle etwa zu beachtenden Abweichungen von den in der „Anleitung" zu Grunde gelegten Einzelleistungen bezw. Kombinationen derselben. Eine solche Kritik wird nur derjenige mit Erfolg auszuüben in der Lage sein, welcher mit den einschlägigen Dienstverrichtungen, sowie mit den in Frage kommenden örtlichen Verhältnissen auf das Genaueste vertraut und hierdurch befähigt ist, die „Normalwerthe" durch die etwa erforderlichen Zusätze oder Abstriche entsprechend zu berichtigen. So werthvoll das kleine Buch daher einerseits für w i r k l i c h e Sachverständige sein wird, so kann dasselbe andererseits doch unter Umständen auch zu unzutreffenden Annahmen verleiten. Das Bestreben des Verfassers, durch die scharfe Zergliederung der von ihm bearbeiteten Materie auf eine weise Sparsamkeit hinsichtlich der Verwendung von Arbeitskräften und Materialien innerhalb der Eisenbahnverwaltung hinzuwirken, verdient indessen uneingeschränkte Anerkennung. Wie im übrigen schon mit Rücksicht auf die in der Ueberschrift angegebene Amtsstellung desselben vermuthet werden darf, liegen den Erörterungen die Verhältnisse der Preussischen Staatsbahnen zu Grunde. K—e.

Reichs-Kursbuch. Soeben erschien Ausgabe No. 5, Sommerfahrdienst, August 1886, des „Reichs-Kursbuchs" (bearbeitet im Kursbüreau des Reichs-Postamts), enthaltend eine Uebersicht der Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffverbindungen in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Schweiz, sowie der bedeutenderen Verbindungen der übrigen Theile Europas und der Dampfschiffverbindungen mit aussereuropäischen Ländern, mit einer Karte von Deutschland und Skizzen fremder Länder (jede Kursbuch-Abtheilung mit besonderer Uebersichtskarte). Berlin 1886, Verlag von Julius Springer, Monbijouplatz 3; Preis 2 *M.*

Miszellen.

Von den neuen Reichs-Postdampferlinien.

Wie die „Deutsche Verkehrszeitung" mittheilt, hat der Norddeutsche Lloyd von dem Herrn Reichskanzler die Ermächtigung erhalten, die Reichs-Postdampfer der Ostasiatischen und der Australischen Hauptlinie sowohl auf der Hinreise als auch auf der Rückfahrt in Southampton anlegen zu lassen. Der Lloyd bezweckt durch diese Massnahme einen Theil des Personenverkehrs zwischen England und den in Betracht kommenden überseeischen Ländern für die Deutschen Postdampferlinien zu gewinnen. Erfahrungsmässig benutzen nämlich die betreffenden Reisenden nur etwa zum vierten Theil den kürzeren, aber kostspieligeren Weg über Paris-Modane-Brindisi, wogegen der grössere Theil den längeren, aber billigeren und bequemeren Seeweg vorzieht. Durch das Anlaufen von Southampton wird eine sonstige Abänderung im Fahrplan der Reichs-Postdampfer

nicht herbeigeführt werden, da der hieraus entstehende geringe Zeitverlust durch beschleunigte Fahrgeschwindigkeit wieder eingebracht werden wird. Im übrigen sind die Deutschen Postdampfer nach Ostasien und Australien schon bei den ersten Fahrten auch von fremden Postverwaltungen zur Versendung von Briefsäcken in erheblichem Umfange benutzt worden. Neuerdings hat ferner die Japanische Postverwaltung die nöthigen Massnahmen getroffen, um mittelst der Deutschen Postdampfer Briefsäcke aus Jokohama, Kobe und Nagasaki nach verschiedenen Ländern des Weltpostvereins regelmässig befördern zu lassen.

Die erste Pferdebahn in Syrien

wird gegenwärtig in Damaskus erbaut, woselbst sich eine Gesellschaft einheimischer Unternehmer mit einem Betriebskapitale von 300 000 ℳ gebildet hat, um das neue Beförderungsmittel auch in dem früheren „Auge des Ostens" einzuführen. Zunächst wird die Anlegung dreier Linien beabsichtigt, welche von den drei Thoren der Stadt auslaufen und auf dem Hauptplatze vor dem Regierungsgebäude zusammentreffen werden.

Bewegliches Postamt in Canada.

Wie die „Deutsche Verkehrszeitung" mittheilt war während des Baues der Canadischen Pacificeisenbahn von der Postverwaltung von Canada in einem mit dem fortschreitenden Bau der Bahnstrecke allmählich vorrückenden Eisenbahnwagen ein vollständiges Postamt zur Benutzung für die beim Bau beschäftigten Arbeiter und Beamten eingerichtet. Der entsprechend hergerichtete Eisenbahnwagen diente den Postbeamten zugleich als Wohnung. Als die von beiden Endpunkten aus gleichzeitig in Angriff genommenen Baustrecken auf einander stiessen, der Bahnbau somit beendigt war und die Arbeiter wieder auseinander gingen, wurde die „Streckenendpunkt, Felsengebirge, Canadische Pacificeisenbahn" benannte Postanstalt aufgehoben. Bei derselben waren während des zehnmonatlichen Bestehens Postanweisungen zum Gesammtbetrage von 65 304 D. eingezahlt worden. Die Einzahlungssumme übertraf, wenn man von einigen Hauptorten Canada's absieht, die Einzahlungen bei allen übrigen Canadischen Postanstalten, ein Beweis dafür, wie lebhaft das Bedürfniss war, dem die Canadische Postverwaltung durch diese eigenartige Einrichtung Befriedigung verschafft hat.

Bekanntlich hat die Russische Regierung bei dem gegenwärtig in der Ausführung begriffenen Bau der Transkaspischen Eisenbahn dasselbe Auskunftsmittel angewandt, um in den unwirthlichen, eines regelmässigen Postdienstes entbehrenden Steppengegenden Transkaspiens den beim Bahnbau beschäftigten Soldaten den Verkehr mit der Heimath zu ermöglichen.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Eröffnungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die an der Strecke Praust-Zuckau gelegene Haltestelle Kahlbude, welche von der am 1. d. Mts. erfolgten Betriebseröffnung dieser Strecke ausgeschlossen geblieben war, ist — nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg — am 3. d. Mts. für den gesammten Verkehr eröffnet worden.

Berlin, den 5. August 1886. (1624)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

2. Schliessung von Stationen.

Vereinigung des Stations- und Expeditionsdienstes auf den Stationen Ringelheim. Am 15. August ds. Js. wird die bisherige Braunschweigische, unter diesseitiger Verwaltung stehende Station Ringelheim für den öffentlichen Verkehr geschlossen und der gesammte Stations- und Expeditionsdienst auf der dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Hannover-Altenbeken zu Hannover unterstellten Station Ringelheim des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover vereinigt.

In den bestehenden Fahrpreisen und Frachtsätzen für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Vieh- etc. Verkehr treten vorläufig Veränderungen nicht ein.

Magdeburg, den 2. August 1886. (1625)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Aenderung der Bezeichnung der Stationen Gross-Lichterfelde und Lichterfelde. Zur Unterscheidung der beiden Bahnstationen Gross-Lichterfelde des Direktionsbezirks Erfurt und Lichterfelde des diesseitigen Bezirks wird vom 1. September d. J. ab der ersteren Station die Bezeichnung:

„Gross-Lichterfelde a. d. Bahn Berlin-Halle"

und der letzteren Station die Bezeichnung

„Gross-Lichterfelde a. d. Bahn Berlin-Magdeburg"

beigelegt werden.

Magdeburg, den 2. August 1886. (1626)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. Js. sind die auf den Deutschen Bahnen gültigen Bestimmungen über die Beförderung frischer Fische, dann lebender Fische in Kübeln und Fässern, sowie kleiner für Aquarien bestimmter Fluss- und Seethiere und Fischbrut in dem vorbezeichneten Güterverkehr in Kraft getreten.

Köln, den 31. Juli 1886. (1627)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Berlin-Thüringisch-Bayerischer Verband. Für die Beförderung von Soda und Chlorkalk in Wagenladungen zu 10 000 kg zwischen Doos und Heufeld einerseits und Leipzig (Eilenburger und Thüringer Bahnhof) andererseits treten mit sofortiger Wirksamkeit ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen der genannten Stationen.

Erfurt, den 1. August 1886. (1628)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im **Deutsch-Polnischen Verbandverkehr** ist es in der Richtung von Deutschland nach Polen gestattet, mehrere Wagenladungen von einem und demselben Massenartikel, wie z. B. Soda, Baumwolle, Kohlen, auf einen Frachtbrief aufzuliefern.

Bromberg, den 31. Juli 1886. (1629)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Die nach Bekanntmachung vom 22. Mai d. J. für den Transport leerer, in Bierspezialwagen nach Bayern verladenen Bierfässer bei Aufgabe eines Minimalgewichtes von 1 000 kg oder Frachtzahlung hierfür eingeführte Berechnung zu den Sätzen des Spezialtarifes III gibt vom 10. August d. J. ab auch für den Verkehr der Station Bamberg der Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie für folgende Sächsische Stationen: Altenburg, Annaberg, Aue, Auerbach (unt. Bhf.), Bautzen, Borna, Burkhardtsdorf, Falkenstein, Freiberg, Frohburg, Gera, Glauchau, Greiz, Grimma (ob. u. unt. Bhf.), Grossenhain, Hartmannsdorf, Hohenstein-Ernstthal, Limbach, Löbau, Lommatzsch, Meerane, Meuselwitz, Mosel, Oschatz, Plagwitz-Lindenau, Potschappel, Riesa, Schmölln i. S. A., Schneeberg-Neustädtel, Schöneck, Schwarzenberg, Seifhennersdorf, Siegmar, Stollberg, Waldheim, Weida, Wilkau, Wüstenbrand, Wurzen, Zeitz und Zittau. Die in erwähnter Bekanntmachung ausgesprochene Beschränkung der Frachtvergünstigung bezüglich des Verkehrs der Station Leipzig (Bayer. u. Dresdn. Bhf.) mit den Bayerischen Stationen Aschaffenburg, Kitzingen und Würzburg kommt in Wegfall und es findet vom 10. August d. J. ab auch zwischen diesen Stationen die Ausnahmeberechnung zu den Sätzen des Spezialtarifs III statt.

Dresden, den 2. August 1886. (1630)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Freiherr von Biedermann.

Im **Hannover-Bayerischen Verbande** ist vom 10. k. Mts. an eine direkte Expedition zwischen Bramsche (Oldenburgische Staatsbahn) und Bayreuth (Bayerische Staatsbahn) eingerichtet. Die bezüglichen Tarifsätze sind bei den Güterexpeditionen zu Bramsche und Bayreuth zu erfragen.

Hannover, den 31. Juli 1886. (1631)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 61 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 7. August 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

4. Güterverkehr.

Mit dem 15. September d. J. scheiden die Stationen Altmorschen, Beiseförth, Gerstungen, Guxhagen, Hönebach, Melsungen und Rotenburg des Direktionsbezirks Erfurt, sowie die Stationen Guntershausen und Wilhelmshöhe des Direktionsbezirks Hannover aus dem direkten Tarife des
Bergisch-Märkisch-Belgischen Verbandes vom 1. Januar 1880,
Bergisch-Märkisch-Grand Central-Belge-Verbandes vom 1. Juli 1881,
Bergisch-Märkisch-Belgisch-Französischen Verbandes vom 1. Februar 1880
aus. Mit dem gleichen Tage wird die Station Altmorschen in den **Deutsch-Belgischen Tarif** einbezogen, während im übrigen die aufgehobenen Frachtsätze ohne Ersatz bleiben.

Elberfeld, den 1. August 1886. (1632)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Zu dem vom 15. d. Mts. ab gültigen zweiten Nachtrage zu Heft II E der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife (Verkehr Hessische Ludwigsbahn-Schweizerische Nordostbahn) ist ein Ergänzungsblatt erschienen, welches neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes No. 8 für Eisen und Stahl etc. für die Stationen Darmstadt, Frankfurt und Sachsenhausen der Hessischen Ludwigsbahn enthält.

Karlsruhe, den 2. August 1886. (1633)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Nordostseeverband. Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehr zwischen den Stationen der Strecke Berlin-Hamburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona.
einerseits
und
Station Rieseby
der Kiel-Flensburger Eisenbahn
andererseits
direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren sind.

Altona, den 3. August 1886. (1634)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 10. d. Mts. tritt zu dem **Ausnahmetarif für Steinkohlen- und Kokessendungen** von diesseitigen Stationen nach denen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin ein Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Empfangsstationen der Strecke Bentschen-Wollstein und mehrere Haltestellen, sowie für die Versandstation Cleophasgrube, ferner theilweise ermässigte Sätze für einige Stationen und Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes. Druckexemplare sind von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 2, August 1886. (1635)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt im **Südostpreussischen Verbande** ein Ausnahmetarif für Heringe in Sendungen von 10 000 kg, von Memel nach Grajewo transito in Höhe von 1,06 *M.* für 100 kg in Kraft.

Bromberg, den 3. August 1886. (1636)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrich-Bahn. Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag I zum Tarifheft 6 (Verkehr mit Badischen Stationen) in Kraft, welcher Frachtsätze für den Uebergangspunkt der Prinz Heinrich-Bahn mit der Französischen Ostbahn „Rodingen Französische Grenze" und Berichtigungen des Haupttarifs enthält.

Soweit durch letztere Berichtigungen Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 15. September d. J. in Kraft.

Der Nachtrag wird an die Besitzer des Heftes 6 unentgeltlich abgegeben.

Köln, den 31. Juli 1886. (1637)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 15. August l. J. tritt ein Nachtrag I zum Uebernahmetarife vom 1. April 1886 für den Verkehr von Stationen der K. K. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Rumänischen, Serbischen und Bulgarischen Stationen via Wien (Donau-Uferbahnhof der Nordbahn) in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

a) Bestimmungen über die Aufhebung der direkten Frachtsätze des Haupttarifes nach Rumänischen Stationen.

b) Ermässigte Frachtsätze für Zuckertransporte.

c) Theilweise geänderte Frachtsätze für Eisen und Stahl etc. im Verkehre ab M. Ostrau und Oderberg.

d) Direkte Frachtsätze für landwirthschaftliche Maschinen etc. im Verkehre ab Bielitz, Oderberg und Troppau.

e) Direkte Frachtsätze für Cementtransporte ab Kwassitz-Tlumatschau und Szczakowa.

f) Frachtsätze für Güter aller Art in Wagenladungen à 5 000 kg und 10 000 kg im Verkehre ab Bielitz, Brünn, Olmütz, Prerau, Prossnitz, Sternberg, Stauding, Troppau, Weisskirchen und Zauchtl.

g) Einführung von Frachtsätzen nach Station Nisch der Königl. Serbischen Staatsbahnen.

Wien, am 2. August 1886. (1638)
Direktion
der K. K. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die im Tarife für den Eil- und Frachtgüterverkehr zwischen Eisenbahnstationen einerseits und den Schiffsstationen Belgrad, Semendria, Dubrovicza und Gradistie andererseits enthaltenen Frachtsätze zwischen Belgrad einerseits und Wien, Stadlau, Floridsdorf, Budapest und Köbánya andererseits treten mit 1. August nicht in Kraft.

Berichtigung wird demnächst publizirt werden. (1639RM)

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Prignitzer Eisenbahn. Am 1. August cr. treten die Allgemeinen Bestimmungen für die Ausgabe von Abonnementskarten für Erwachsene und Schüler in Kraft. Verkaufsexemplare (à 10 ₰) sowie nähere Auskunft durch unsere Stationen.

Berlin, den 31. Juli 1886. (1640)
Betriebsverwaltung.

Mecklenburgische Südbahn. (Ludwigslust-Friedland i/M.) Am 1. August cr. treten „Allgemeine Bestimmungen für die Ausgabe von Abonnementskarten" für Erwachsene und Schüler etc. in Kraft. Abonnementsanträge sind an die Stationen zu richten, auch sind Exemplare der Bestimmungen zum Preise von 10 ₰ pro Stück bei denselben zu haben.

Berlin, den 1. August 1886. (1641)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Alt-Damm-Colberger Eisenbahn. Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Wir bringen hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu Berlin zur Veröffentlichung von Bekanntmachungen über Tarifänderungen im nachbarlichen Personenverkehr künftig nicht mehr benutzt werden wird.

Der Absatz 2 des Vorworts zu dem Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn einerseits und Stationen des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin andererseits erhält nunmehr folgenden Wortlaut:

Aenderungen und Ergänzungen bleiben vorbehalten und werden durch jede der dabei betheiligten Verwaltungen im Deutschen Reichs-Anzeiger gültig publizirt.

Stettin, den 26. Juli 1886. (1642)
Direktion der Alt-Damm-Colberger
Eisenbahngesellschaft,
zugleich Namens der Königlichen
Eisenbahndirektion Berlin.

Oldenburgische Staatsbahn. Für den Verkehr von Station Mannheim der Hessischen Ludwigseisenbahn und den Stationen Dorsten (Rh.) und Wesel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) nach den Nordseeinseln Borkum, Norderney), Langeoog, Spiekeroog und Wangeroog über Leer bezw. Wilhelmshaven sind inzwischen direkte Retour- (Saison-) Billete zur Einführung gelangt.

Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrsbüreaus der vorbezeichneten Eisenbahnen. (1643 B&W)

Oldenburg, 4. August 1886.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn. Mit dem 1. August cr. treten im Lokalverkehr der obengenannten beiden Bahnen „Allgemeine Bestimmungen für die Ausgabe von Abonnemtskarten" in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen, von welchen auch Exemplare der Bestimmungen käuflich zu erlangen sind.

Cüstrin, den 30. Juli 1886. (1644)
Die Direktion.

6. Lieferfristen.

Die für den Uebergangsverkehr Illowo-Mlawa bestehenden Zuschlagsfristen zu

den reglementsmässigen Lieferzeiten werden von sofort aufgehoben.

Danzig, den 31. Juli 1886. (1645 J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Am Mittwoch, den 8. September d. J., Mittags 12 Uhr werden in unserm Büreau, Lindenstrasse 19, die im diesseitigen Amtsbezirk angesammelten Schienen und Metallabgänge öffentlich verkauft werden. Die Bedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien liegen in den Stationsbüreaus zu Berlin (Stettiner Bahnhof), Stettin (Personenbahnhof), zu Stargard i/Pom., Schivelbein, Cöslin, Stolp und Danzig hohe Thor, sowie in den Büreaus des Deutschen Submissionsanzeigers und der Redaktion der Allgemeinen Deutschen Submissionsberichte zu Berlin zur Einsicht aus; auch werden dieselben auf portofreie Requisition gegen Einsendung von 50 ₰ unfrankirt von uns übersandt.

Stettin, den 3. August 1886. (1646J)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
(Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg).

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

Nº 62. 1886.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pranumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgratzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 66.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 11. August 1886.

Dieser Nummer liegt No. 15 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Zur Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Stuttgart

am 26. und 27. August 1886.

Aus dem Jahresbericht der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für die Zeit von Ende Juli 1885 bis dahin 1886 entnehmen wir über die Verwaltung der Vereinsangelegenheiten folgendes:

1. Firmenänderung.

Die Firma der Kaiser Ferdinands-Nordbahn lautet jetzt: K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath.

2. Betriebsübernahme anderer Bahnen.

Von dem am 1. April d. J. erfolgten Uebergange der bis dahin von der Königlichen Direktion der Braunschweigischen Eisenbahnen betriebenen Bahnstrecken in Verwaltung und Betrieb der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Hannover und Magdeburg bezw. von der anderweiten Abgrenzung einiger Direktionsbezirke der Königlich Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung, ferner von der am 1. Mai d. J. erfolgten Uebernahme des Betriebes der gesammten Unternehmungen der K. K. priv. Prag-Duxer und der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn (mit Ausnahme der Duxer Braunkohlenwerke der letzteren Eisenbahngesellschaft) seitens der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen haben die Vereinsverwaltungen durch Rundschreiben Kenntniss erhalten.

3. Aus dem Vereine geschiedene Mitglieder.

Den unter Ziffer 2 dieses Berichts mitgetheilten Veränderungen zufolge sind

a) die Königliche Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn,
b) der Verwaltungsrath der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn,
c) der Verwaltungsrath der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn

aus dem Vereine geschieden.

Zufolge Ziffer 1 dieses Berichtes ist die Vereinsmitgliedschaft von der „Direktion der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn" auf den „Verwaltungsrath der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn" übergegangen.

4. Aufnahme neuer Mitglieder.

Im Berichtsjahre wurde die Mecklenburgische Südbahngesellschaft (vertreten durch die Centralverwaltung für Sekundärbahnen — H. Bachstein — in Berlin) in den Verein aufgenommen.

Die Anträge der Direktion der Szamosvölgyer Eisenbahngesellschaft und der Direktion des Deutsch-Nordischen Lloyd auf Aufnahme in den Verein sind — von der Kommission für das Vereinsstatut befürwortet — mittelst Rundschreibens der statutenmässigen Abstimmung unterstellt worden.

5. Anschluss von Bahnen an den Verein nach Massgabe des § 5 des Vereinsstatuts.

Zur Zeit sind folgende Bahnen dem Vereine nach Massgabe des § 5 des Vereinsstatuts angeschlossen:

a) die Bahnen des Georgs-Marienhütten- und Bergwerkvereins (8,2 km),
b) die Bahn Fröttstädt-Friedrichroda (9 km),
c) die Bahn Parchim-Ludwigslust (26 km),
d) die Bahn Wutha-Ruhla (8 km),
e) die Bahn Paulinenaue-Neuruppin (28 km),
f) die Bahn Ilmenau-Grossbreitenbach (19,17 km),
g) die Bahn Eisenberg-Crossen (8,6 km),
h) die Bahn Wittenberge-Perleberg (10,5 km),
i) die Bahn Güstrow-Plau (44,47 km),
k) die Bahn Warstein-Lippstadt (30,7 km),
l) die Bahn Neubrandenburg-Friedland (25,28 km),
m) die Bahn Gnoien-Teterow (26,65 km).

Die unter Ziffer 6 (litt. m) des letzten Jahresberichts erwähnte Strecke Parchim-Neubrandenburg (Mecklenburgische Südbahn) ist seit der Aufnahme der Mecklenburgischen Süd-

bahngesellschaft in den Verein (vergl. Ziffer 4 dieses Berichts) aus der Reihe der dem Vereine nach Massgabe des § 5 des Vereinsstatuts angeschlossenen Bahnen wieder geschieden. —

Das gesammte Vereinsgebiet umfasst z. Zt. ein Netz von 64 879,74 km, hiervon entfallen auf die Gruppe:

A.	Deutsche Bahnen	37 283,46 km
B.	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	22 456,68 „
C.	Niederländische und Luxemburgische Bahnen	2 647,18 „
D.	Andere Vereinsbahnen	2 492,42 „

Die Vereinsbahnen hatten Anfangs August 1885 eine Ausdehnung von 63 818,87 km, es ist mithin die gegenwärtige Betriebslänge um 1 060,87 km grösser als im Vorjahre.

Vorgeschichte und allgemeine Organisation des Preussischen Staatsbahn-Wagenverbandes.

(Schluss aus No. 61.)

Nach den „Vorschriften für die gemeinschaftliche Wagenbenutzung" sind die dem Staatsbahn-Wagenverbande angehörigen Eisenbahnverwaltungen in Bezug auf die gemeinschaftliche Benutzung der Güterwagen in folgende, für sich einen engeren Bezirk bildende Gruppen eingetheilt:

1. Gruppe I mit den Direktionsbezirken Bromberg, Breslau und Berlin;

2. Gruppe II mit den Direktionsbezirken Altona, Hannover, Magdeburg (nebst der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn), Frankfurt a. M. und Erfurt (nebst der Saalbahn und Weimar-Geraer Eisenbahn*) sowie den Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen und den Braunschweigischen Eisenbahnen;**)

3. Gruppe III mit den Direktionsbezirken Köln (rechtsrheinisch und linksrheinisch) und Elberfeld;

4. Gruppe IV aus den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen bestehend.

Ueber die in einem Direktionsbezirke vorhandenen Wagen wird innerhalb desselben durch ein „Wagenbüreau" nach Massgabe der erlassenen Vorschriften verfügt; für die Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (linksrheinisch und rechtsrheinisch) ist jedoch ein gemeinschaftliches Wagenbüreau zu Köln errichtet. Ferner bewirkt das Wagenbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt gleichzeitig die Vertheilung der Wagen der Weimar-Geraer und Saalbahn und das Wagenbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg auch die Vertheilung der Wagen der Halberstadt-Blankenburger Bahn. Die Wagenvertheilung erfolgt ausserdem im Ruhr-Kohlengebiet durch ein besonderes, von den Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln und Elberfeld eingesetztes, dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamt in Essen disziplinarisch unterstelltes Wagenamt mit dem Sitze in Essen, und im Saar-Kohlengebiet durch ein dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamt zu Saarbrücken unterstelltes besonderes Wagenbüreau.

Der weitere Ausgleich zwischen Bedarf und Bestand der einzelnen Verwaltungsbezirke wird durch das „Central-Wagenbüreau" zu Magdeburg unter der Leitung der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst geregelt, welches mit den einzelnen Wagenbüreaus in regelmässigen und täglichen telegraphischem Verkehr steht.

Der Königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg liegt gleichzeitig die Führung der Geschäfte des Staatsbahn-Wagenverbandes ob, womit u. a. insbesondere die Bearbeitung des hierdurch sowie durch die regelmässig wiederkehrenden Konferenzen desselben bedingten Schriftwechsels und der für diese Konferenzen aufzustellenden Tagesordnungen und Protokolle verbunden ist. Anträge für die Tagesordnung einer Konferenz sollen spätestens 3 Wochen vor derselben sämmtlichen Verbandsverwaltungen mitgetheilt und später eingehende Anträge nur dann zur Berathung zugelassen werden, wenn die Dringlichkeit derselben von der Majorität der Versammlung anerkannt wird. Für jeden Gegenstand der Tagesordnung wird in der Regel ein Bericht und je nach Umständen auch ein Gegenbericht von den durch die Königliche Eisenbahndirektion in Magdeburg veranlassten Verwaltungen schriftlich erstattet. Die Berichte bezw. Gegenberichte sollen den Verbandsverwaltungen spätestens 14 Tage vor dem Konferenztage zugestellt werden.

Die Königliche Eisenbahndirektion in Magdeburg ist befugt, den Staatsbahn-Wagenverband fremden Verwaltungen gegenüber zu vertreten, wenn auf eine schriftliche Anfrage der letzteren bezüglich der Benutzung und Mietheabrechnung der Wagen Erklärungen aller an demselben betheiligten Verwaltungen abzugeben sind. Die letzteren haben alsdann zunächst eine binnen 8 Tagen erfolgende Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg abzuwarten, ob dieselbe die Vertretung des Verbandes zu übernehmen beabsichtigt oder nicht. Im ersteren Falle werden gleichzeitig die etwa zur Sache erforderlichen und zur Aufnahme in das betreffende Antwortschreiben geeigneten Angaben der Verwaltungen bis zu einem bestimmten Termine erbeten. Sämmtliche Verbandsverwaltungen erhalten demnächst Abschrift der von Magdeburg ertheilten gemeinsamen Erklärung. Im letzteren Falle sind die einzelnen Verwaltungen ermächtigt, ihre Entscheidung über die vorliegende Frage selbständig abzugeben.

Die Wagenmiethe-Abrechnung für die Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen mit den übrigen Bahnen ist einem gemeinschaftlichen „Central-Wagen-Abrechnungsbüreau" in Magdeburg übertragen, welches ebenfalls der dortigen Königlichen Eisenbahndirektion unterstellt ist und seine Geschäfte nach Massgabe einer besonderen, unter dem 28. Dezember 1880 erlassenen Instruktion führt.

Dem Central-Wagen-Abrechnungsbüreau liegt ob:

1. Die Kursfeststellung und Mietheberechnung für die auf den Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen kursirenden fremden Wagen.
2. Die Prüfung der von den fremden Verwaltungen über die Wagen der Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen aufgestellten Schuldrapporte.
3. Die Ausgleichung der Wagenmiethe-Beträge zwischen den Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen unter einander, sowie die Mietheausgleichung zwischen diesen und den fremden Bahnen.

Die zur Abrechnung erforderlichen Rapporte sind von den Stationen der Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen an das Central-Abrechnungsbüreau theils direkt, theils durch Vermittlung des betriebstechnischen Büreaus der vorgesetzten Königlichen Direktionen nach vorgeschriebener Anweisung einzusenden. Die von den fremden Verwaltungen aufgestellten Schuldrapporte gehen dem Central-Abrechnungsbüreau direkt zu.

Während, wie schon erwähnt, zwischen den für Staatsrechnung verwalteten Bahnen eine Mietheabrechnung überhaupt nicht mehr stattfindet, ist diejenige der Staatsbahnen mit den vom Staate verwalteten Privatbahnen und den Reichsbahnen durch Einführung der blossen Laufmiethe von 0,02 *M.* für das Güterwagenkilometer sowie durch Vereinbarung von Pauschalbeträgen gegen früher wesentlich vereinfacht und erfolgt bei den einzelnen Verwaltungen auf Grund der summarisch aus den Fahrberichten der Zugführer festzustellenden Wagenkilometer. Da ferner die Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden

*) Die Nordhausen-Erfurter Bahn, für welche die Wagenvertheilung durch das Wagenbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion in Erfurt bewirkt wurde, ist seit dem 1. April d. J. aus dem Wagenverbande ausgeschieden.

**) Die Strecken der Braunschweigischen Bahnen sind seit dem 1. April d. J. an die Königlichen Eisenbahndirektionen Magdeburg und Hannover übergegangen.

Bahnen bezüglich der Kurs- und Mietheberechnung den fremden Bahnen gegenüber ein einheitliches Netz bilden, so findet die Notirung des Wagenüberganges für die Zwecke der Mietheabrechnung nur noch auf den Uebergangsstationen des Gesammtnetzes der vom Staat verwalteten Bahnen einerseits und der fremden Bahnen andererseits statt.

Die Zweckmässigkeit der durch den Preussischen Staatsbahn-Wagenverband geschaffenen Einrichtungen veranlasste bald nach seiner Begründung verschiedene kleinere Privatbahnen demselben beizutreten. Als aber die Anzahl dieser, ihre Aufnahme nachsuchenden Bahnen sich mehrte, sahen sich die Preussischen Staatsbahnen vor die Frage gestellt, ob die Genehmigung solcher Anträge in ihrem eigenen Interesse überhaupt wünschenswerth sei oder nicht. Die bezüglichen Erwägungen ergaben, dass die dem Verbande als besondere Bezirke beitretenden kleinen Bahnen erhebliche, ihren Leistungen gegenüber dem Staatsbahn-Wagenverbande nicht entsprechende Vortheile geniessen, weil sie in der Lage sind die Verbandswagen bei etwaigem Wagenüberfluss mit einem verhältnissmässig geringen Leerlaufe sofort zurückzustellen oder überhaupt nicht zu benutzen, um ihre eigenen Wagen Miethe verdienen zu lassen; weil sie selbstverständlich darauf bedacht sein werden, zunächst stets ihre eigenen Wagen, und erst, wenn sie solche nicht zur Verfügung haben, die Staatsbahnwagen beladen nach ausserhalb zu senden; weil sie es in der Hand haben, die eigenen Wagen für die langen, die Staatsbahnwagen aber für die kurzen Strecken, namentlich im Lokalverkehr, zu verwenden, so dass die ersteren viel, die letzteren wenig Laufmiethe verdienen u. s. w. Da andererseits aber die Ausziehung der Wagenachskilometer aus der grossen Zahl der Fahrberichte für die Privatbahnen zum Zwecke der Mietheabrechnung eine umständlichere Arbeit erfordert, als die Aufstellung der Schuldrapporte für die ganzen Staatsbahnstrecken auf einmal; da ferner nicht zu verkennen ist, dass die durch den Staatsbahn-Wagenverband angestrebte Vereinfachung der betreffenden Verhältnisse durch das Hinzutreten einer wachsenden Zahl fremder selbständiger Bezirke, insbesondere solcher von geringer Ausdehnung, zum Theil wieder beseitigt wird: so erschien es aus den angeführten und noch sonstigen eingehend erwogenen Gründen im Interesse einer zweckmässigen Wagenausnutzung angezeigt, die Aufnahme von Privatbahnen in den Staatsbahn-Wagenverband fernerhin nur unter den nachstehenden Bedingungen zu gestatten:

1. Nach erfolgter Prüfung, ob der Wagenbesitz der die Aufnahme nachsuchenden Bahn ihrem Verkehrsumfange entspricht, wird der Wagenpark derselben in denjenigen der angrenzenden Verbandsverwaltung unter der Firma der letzteren eingestellt. Der Privatbahn bleiben die Eigenthumsrechte an ihren Wagen gewahrt. Die Verbandsverwaltung übernimmt indessen die Wagengestellung für dieselbe und zahlt bezw. empfängt die Miethen für die betreffenden Privatbahnwagen, so dass also die Strecken der aufzunehmenden Privatbahn bei der regulativmässigen Wagenmiethe-Abrechnung mit fremden Nichtverbandsbahnen als Strecken der aufzunehmendeu Verbandsverwaltung gelten.

2. Ergibt die Prüfung des Wagenbesitzes der aufzunehmenden Bahn, dass derselbe ihrem Verkehrsumfange nicht entspricht, so kann die ermittelte Differenz durch Mehrbeschaffung von Wagen seitens der Privatbahn bezw. durch Ankauf der überschüssigen Wagen seitens der angrenzenden Verwaltung ausgeglichen werden; auch kann die Ausgleichung durch ein von der einen oder anderen Seite zu zahlendes Pauschquantum bewirkt werden.

3. Die Reparaturen an den übernommenen Wagen können durch die betreffende Verbandsbahn gegen Zahlung eines Aversums ausgeführt werden; dagegen liegt der aufzunehmenden Privatbahn die Erneuerung der ihr gehörigen, auszurangirenden Wagen und die nach Massgabe der Verkehrsverhältnisse etwa nöthige Vermehrung ihres Wagenparks ob.

Im übrigen soll die Frage, ob eine Privatbahn — u. a. auch eine dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen nicht angehörige Lokalbahn —, welche ihren Wagenpark unter den vorstehend angegebenen Bedingungen dem Staatsbahn-Wagenverbande zu überlassen gewillt ist, demselben auch als Mitglied angehören darf, stets von Fall zu Fall entschieden werden. —

Die mit der Begründung des Staatsbahn-Wagenverbandes bezweckte Vereinfachung und bessere Ausnutzung des Güterwagenparks ist im Laufe der Zeit, je mehr die bezüglichen Bestimmungen den betheiligten Beamten gewissermassen in Fleisch und Blut übergegangen sind, deutlich wahrzunehmen. Selbstverständlich wird es indessen trotz der besten und umfassendsten Bemühungen niemals gelingen, die vielseitigen Wünsche, welche seitens der Interessenten bezüglich der Beschaffenheit und der Gestellung von Wagen für den Frachtverkehr zur Sprache gebracht werden, in vollem Umfange zu erfüllen. Die Eisenbahnverwaltung wird sich durch die in dieser Hinsicht nicht selten mit mehr oder minder nachweisbarem Verständnisse für die Sache vorgetragenen Beschwerden in ihrem ruhigen, planmässigen Entwickelungsgange schwerlich beirren lassen und unablässig bestrebt sein, auf dem als zweckmässig erkannten Wege weiter fortzuschreiten, wobei es sich in Preussen — dem ausgesprochenen Zwecke des Staatsbahnsystems gemäss — stets nur um die Rücksichtnahme auf die allgemeinen, in Frage kommenden Bedürfnisse handeln kann. Aber gerade der letztere Umstand wird von einem zahlreichen Theile des Publikums, welcher gewöhnt ist, lediglich an die Verfolgung der eigenen Interessen zu denken, leider nur allzu häufig unbeachtet gelassen! —

K—e.

Aus dem Deutschen Reich.

Anderweite Bezeichnung der technischen Prüfungsbehörden.

Den unter dem 9. v. Mts. ergangenen anderweiten Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im Baufache entsprechend, führen die bisherige Königliche technische Ober-Prüfungskommission zu Berlin vom 1. d. Mts. ab die Bezeichnung „Königliches technisches Ober-Prüfungsamt“, die bisherigen Königlichen technischen Prüfungskommissionen zu Berlin, Hannover und Aachen die Bezeichnung „Königliches technisches Prüfungsamt“.

Statistik der Güterbewegung.

Die Direktion des Deutsch-Nordischen Lloyd ist bezüglich ihrer Bahnstrecke Neustrelitz-Warnemünde der Statistik der Güterbewegung beigetreten.

Prioritätsobligationen verstaatlichter Eisenbahnen zu Stellung von Amtskautionen.

Der Finanzminister hat den Regierungen durch Verfügung vom 24. v. Mts. zur Nachachtung und weiteren Veranlassung mitgetheilt, dass die Obligationen der Prioritätsanleihen der Thüringischen, der Oberschlesischen, der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, der Altona-Kieler und der Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmungen, nachdem der Staat diese Anleihen mit dem Eigenthumserwerbe der gedachten Bahnen als Selbstschuldner übernommen hat, fortan zur Bestellung von Amtskautionen nach Massgabe des § 5 des Gesetzes vom 25. März 1873 zuzulassen sind.

Eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen zu Breslau.

In der Universität und im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes im Centralbahnhofe zu Breslau werden, wie in früheren Jahren, auch in diesem Wintersemester Vorlesungen aus dem Gebiet der Eisenbahn-Fachwissenschaften gehalten werden. Nach dem bis jetzt bekannt gewordenen Plan lesen: 1. Ober-Regierungsrath Heinsius „über Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen“, 2. Regierungsrath Krönig, „über Verwaltung der Preussischen Staatsbahnen“, 3. Regierungsrath Dr. Eger „über Preussisches Eisenbahnrecht“ und 4. Regierungs- und Baurath Jordan „über Betrieb der Eisenbahnen“.

Kommunalbesteuerung der Eisenbahnen.

Das nach Massgabe des Gesetzes vom 27. Juli 1885, betreffend Ergänzung und Abänderung einiger Bestimmungen über Erhebung der auf das Einkommen gelegten direkten Kommunalabgaben, von dem Königlichen Eisenbahnkommissariate festgesetzte kommunalsteuerpflichtige Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1885 beträgt:

1. für die Holsteinische Marschbahn . . . . . 278 102,25 *M.*
2. „ „ Preussischen Strecken der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn . . . . 10 244,22 „
3. „ „ Aachen-Jülicher Eisenbahn . . . . . 288 792,00 „
4. „ „ Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn . . 684 800,00 „
5. „ „ Nordhausen-Erfurter Eisenbahn . . . 210 000,00 „

Altona-Kieler Eisenbahn.

Nachdem die Liquidation der Gesellschaft beendigt und die Auflösung in das Handelsregister eingetragen ist, ist der Umtausch der Aktien gegen Konsols mit dem 30. Juni eingestellt und die Inhaber der nicht eingetauschten Aktien werden aufgefordert, den auf jede Aktie fallenden Antheil an dem Kaufpreise mit 810 *M.* und 20 *M.* 70 *₰* Stückrente für das erste Semester 1886 bis zum 30. September in Empfang zu nehmen.

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona macht jetzt bekannt, dass die Auflösung der Gesellschaft nach Massgabe der betreffenden Verträge erfolgt und in das Handelsregister eingetragen worden ist. Der Umtausch der Berlin-Hamburger Eisenbahnaktien gegen Preussische Konsols hat demgemäss auch bereits aufgehört, und die Besitzer von nicht umgetauschten Aktien sind nur noch auf den Antheil an dem Liquidationserlös angewiesen, der sich auf 2 000 *M.* pro Aktie beläuft. Dieser Liquidationserlös ist bis zum 30. September zu erheben.

Prioritätsanleihe der Güstrow-Plauer Eisenbahngesellschaft.

Die Güstrow-Plauer Eisenbahngesellschaft hatte bei der Mecklenburgischen Regierung darauf angetragen, ihr behufs Aufbringung der durch die Landeshilfe nicht gedeckten Kosten des Baues und der Ausrüstung einer von Plau bis zur Preussischen Grenze zu erbauenden Eisenbahn untergeordneter Bedeutung und der Kosten sonstiger Erweiterungen ihres Unternehmens, sowie zur Abtragung einer vorhandenen Anleihe von jetzt noch 120 000 *M.* die Aufnahme einer Anleihe von 600 000 *M.* durch Ausgabe von auf den Inhaber lautenden und mit Zinsscheinen versehenen Prioritätsobligationen zu gestatten. Die Regierung hat hierzu ihre Genehmigung ertheilt.

Nähere Bezeichnung von Stationsnamen.

Zur besseren Unterscheidung der beiden Bahnstationen Gross-Lichterfelde des Direktionsbezirks Erfurt und Lichterfelde des Direktionsbezirks Magdeburg wird vom 1. September d. J. ab die erstere Station die Bezeichnung „Gross-Lichterfelde an der Bahn Berlin-Halle“ und die letztere Station die Bezeichnung: „Gross-Lichterfelde a. d. Bahn Berlin-Magdeburg“ erhalten.

Direktionsbezirk Bromberg.

Bei der am 1. d. Mts. erfolgten Betriebseröffnung der Strecke Praust-Zuckau (der im Bau begriffenen Bahnlinie Praust-Carthaus) war die Haltestelle Kahlbude vorläufig geschlossen geblieben; nunmehr ist dieselbe am 3. d. Mts. für den gesammten Verkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Hannover: Vereinigung des Stations- und Expeditionsdienstes auf den Stationen Ringelheim.

Am 15. August d. J. wird die bisherige Braunschweigische, unter Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg stehende Station Ringelheim für den öffentlichen Verkehr geschlossen und der gesammte Stations- und Expeditionsdienst auf der dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Hannover-Altenbeken zu Hannover unterstellten Station Ringelheim des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover vereinigt.

In den bestehenden Fahrpreisen und Frachtsätzen für den Personen-, Gepäck-, Güter-, Vieh- u. s. w. Verkehr treten vorläufig Veränderungen nicht ein.

Oldenburgische Eisenbahnen.

In der Sommerkonferenz der freien Vereinigung zur Wahrung und Förderung der Oldenburgischen Eisenbahninteressen wurde mitgetheilt, dass die Oldenburgischen Staatsbahnen 1885 eine Rente von 4,6 pCt. ergeben hätten. Dabei sei indess zu bemerken, dass in den Anlagekosten etwa $^1/_2$ Million Mark stecken für den Bau der Strecke Ahlhorn-Vechta, und dass der Erneuerungsfonds reichlicher bedacht vorden als in früheren Jahren. Würde der letztere in gleicher Weise vermehrt worden sein wie bisher, so würde die Rente auf 5,1 pCt. sich belaufen haben. An die Staatskasse konnten über 100 000 *M.* mehr abgeliefert werden, als veranschlagt worden. Im grossen und ganzen werde man das Oldenburgische Staatsbahnnetz als abgeschlossen betrachten müssen, wobei indess nicht ausgeschlossen sei, dass zweckmässige Linien, namentlich soweit es sich um die Herstellung von Bahnen niederer Ordnung handle, noch zum Ausbau gelangen würden. Bei derartigen Bahnen seien vielfach die Sommerwege der bestehenden Kunststrassen benutzt worden; man habe indess, namentlich auch in Bayern, die Erfahrung gemacht, dass mit einer derartigen Benutzung eine Ersparung in den meisten Fällen nicht verbunden sei, und ziehe deshalb in Oldenburg eine freie Führung der Bahnlinien vor; auch nehme man durchweg so schwere Eisenbahnschienen, dass alle Lokomotiven auf den sekundären Bahnen verkehren können. Die Schmalspurbahn finde neuerdings keine Berücksichtigung. Als neues Eisenbahnprojekt wird die Strecke Vechta-Lohne angeführt, die als die natürliche Verlängerung der Bahn Ahlhorn-Vechta erscheine. Die weiteren Bahnprojekte betreffen die Linien Essen-Löningen, Varel-Bockhorn-Ellenserdamm und Jever-Karolinensiel. Diese Linien für eigene Rechnung auszubauen, habe die Oldenburgische Regierung sich nicht entschliessen können, obgleich sie die wirthschaftliche Bedeutung derselben keineswegs unterschätze. Die Gemeinde Löningen habe sich entschlossen, die Baukosten für die Strecke Essen-Löningen (400 000 *M.*) selbst aufzubringen. Die sogenannte Vareler Ringbahn oder Klinkerbahn scheine vorläufig noch keine Aussicht auf Ausführung zu haben. Die projektirte Bahn Jever-Karolinensiel würde in erster Linie den Zweck haben, das reiche Jeverland dem Verkehr zu erschliessen und in zweiter Linie eine bessere Verbindung mit den Nordseeinseln herzustellen; sie würde in freier Führung ein Anlagekapital von 710 000 *M.* erfordern.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Die für den Uebergangsverkehr Illowo-Mlawa bestehenden Zuschlagsfristen zu den reglementsmässigen Lieferzeiten sind aufgehoben worden.

Einrichtung von Eisenbahn-Betriebsämtern in Leipzig.

In dem Jahresberichte der Handelskammer zu Leipzig wird die Frage der Einrichtung von Betriebsämtern der in Leipzig einmündenden Preussischen Eisenbahnen erörtert. Nachdem bekanntlich die Handelskammer sich deshalb an den Königlich Preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten gewandt, aber von dem Kgl. Sächsischen Ministerium des Innern, welchem Abschrift des Gesuches überreicht worden war, dahin beschieden war, dass zur Stellung von Anträgen an Regierungen fremder Staaten die Vermittelung des Königlichen Ministeriums in Anspruch zu nehmen sei, wurde diese Vermittelung in einem anderweiten Gesuche erbeten. In demselben heisst es:

„Es unterliegt wohl keinem Zweifel, dass, wenn die fraglichen Bahnen ganz auf dem Boden eines Staates lägen, eine Handelsstadt von der Bedeutung Leipzigs, welche den Endpunkt derselben bildet, mit einem Verwaltungskörper von grösserer Selbständigkeit bedacht worden wäre. Nachdem aber in die Verfassung des Deutschen Reichs die Verpflichtung der Bundesregierungen aufgenommen worden ist, die Deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz zu verwalten, sollte die Landesgrenze wenigstens nicht mehr den Einfluss üben, dass ein wichtiger Eisenbahn-Knotenpunkt, eine Stadt von 170 000 Einwohnern, ungünstiger gestellt wird als die kleinen Zwischenstationen Weissenfels oder Nordhausen.

Früher war die Verwaltung jeder der hier einmündenden Preussischen Eisenbahnen durch einen Bevollmächtigten vertreten. Die Königliche Hohe Staatsregierung hatte, in dankenswerther Berücksichtigung der diesseitigen Interessen, den bezüglichen Gesellschaften in ihren Konzessionsbedingungen ausdrücklich zur Pflicht gemacht, einen auf Sächsischem Gebiete wohnhaften Beamten zu bestellen, welcher die Gesellschaft vertreten und mit den erforderlichen, auf eine möglichst erleichterte Erledigung der bezüglichen Geschäfte abzweckenden Ermächtigungen versehen sein sollte. Jetzt ist bei den beiden Bahnen, auf welchen der grösste Verkehr herrscht, der Thüringischen und der Magdeburger, nicht einmal ein Bevollmächtigter vorhanden, und da die Sitzungen der Bezirks-Eisenbahnräthe zu Erfurt und Magdeburg regelmässig nur je zweimal im Jahre stattfinden, die Zuständigkeit derselben auch eine sehr beschränkte ist, so kann von „möglichst erleichterter Erledigung der bezüglichen Geschäfte“ nicht wohl die Rede sein.“

Die Handelskammer wurde zunächst abschlägig beschieden, gedenkt aber, da die Voraussetzungen, von welchen das Königlich Sächsische Ministerium dabei ausgegangen ist, ihr nicht allenthalben zuzutreffen scheinen, demselben die Angelegenheit nochmals vorzutragen.

Massregeln gegen die Verbreitung der Cholera.

Seitens der Badischen und Schweizerischen Regierung sind Vorbeugungsmassregeln gegen drohende Seuchen, bezw. gegen die drohende Choleragefahr ergriffen.

Eine Uebereinkunft, betreffend die sanitäre Ueberwachung des von der Schweiz nach Baden gerichteten Reiseverkehrs auf dem Badischen Bahnhof zu Basel bei drohenden oder ausgebrochenen Seuchen ist nunmehr abgeschlossen. Es wird darin bestimmt, dass die Untersuchung der nach Baden Reisenden in besonderem Lokal durch einen Badischen Arzt geschieht, der nicht zur Praxis auf Schweizerischem Gebiet berechtigt zu sein braucht; doch hat er sich den allgemeinen

Schweizerischen sanitätspolizeilichen Anordnungen zu unterziehen. Deutsche Reisende, welche der Arzt von der Weiterreise ausschliesst, werden nach einem Badischen Grenzort gebracht; wenn aber der auf dem Bahnhof stationirte Schweizerische Arzt oder in Ermangelung eines solchen das städtische Physikat einen Weitertransport als unzulässig erklärt, so wird der Kranke in Basel nach den dort geltenden gesundheitspolizeilichen Vorschriften auf Kosten der Badischen Bahnverwaltung verpflegt.

Rheinschifffahrt.

Ein Bild von der Bedeutung und Wichtigkeit der Rheinschifffahrt, welche einerseits die Konkurrenz der an beiden Ufern des Flusses laufenden Eisenbahnen zu bekämpfen hat, andererseits aber auch durch die Eisenbahnen (an den Umschlagsplätzen Ludwigshafen, Mannheim, Gustavsburg u. s. w.) bedeutend versorgt wird, bietet das Rhein-Schiffsregister. Nach demselben verkehren auf dem Rhein 4 607 hölzerne Schiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 12 716 120 Centnern (à 50 kg), d. h. im Durchschnitt 2 760 Centner pro Schiff, welche mit 11 815 Schiffern bemannt sind. Hierunter befinden sich 1 671 Deutsche mit im ganzen 4 883 399 Centnern Tragfähigkeit und einer Besatzung von 4 137 Mann. Die übrigen Schiffe sind Belgische, Britische, Niederländische und andere. Von den auf dem Rhein verkehrenden eisernen Schiffen sind 847 nachgewiesen mit 7 498 330 Centnern Tragfähigkeit (also i. m. 8 853 Centner pro Schiff) und einer Bemannung von 2 703 Personen. Hiervon sind 406 Deutsche mit im ganzen 4 221 936 Centnern Tragfähigkeit und 1 368 Personen Bemannung; die übrigen sind Belgische, Niederländische und sonstige. Es begreift somit die Segelschiff- und Schleppflotte auf dem Rhein 5 454 Schiffe mit 20 214 450 Centnern Tragfähigkeit (d. h. pro Schiff 3 706 Centner) und einer Bemannung von 14 518 Personen. Hiervon sind Deutsche 2 077 Schiffe mit 9 105 355 Centnern Tragfähigkeit und 5 505 Mann Besatzung. Die übrigen Schiffe gehören den obengenannten ausländischen Nationen an. An Dampfschiffen verkehren auf dem Rhein sowohl Räder- als auch Schraubenboote. Die Zahl der Räderboote beträgt 165, welche über eine Gesammtpferdekraft von 18 851 effektiven Pferdestärken verfügen. 22 dieser Räderboote dienen der Personenbeförderung; 52 befördern Personen und Güter; 5 nur Güter; 6 dienen der Güterbeförderung und versehen zugleich Schleppdienste; 66 sind lediglich Schlepper, und 14 Stück dienen verschiedenen Zwecken. Die Tragfähigkeit der zur Güterbeförderung benutzten Räderboote beträgt im ganzen 168 478 Centner (d. h. pro Räderboot i. m. 2 188 Centner). Die Besatzung der Räderboote hat eine Gesammtstärke von 1 789 Mann. Weitaus die grösste Mehrzahl dieser Schiffe (135 von 165) führt Deutsche Flaggen. Die Zahl der Schraubenboote beträgt 359 mit 13 427 effektiven Pferdekräften. 7 dienen der Personenbeförderung; 10 der Beförderung von Personen und Gütern; 49 lediglich der Güterbeförderung; 6 befördern Güter und versehen Schleppdienste; 244 Stück sind ausschliesslich Schlepper, und 43 dienen verschiedenen Zwecken. Die zur Güterbeförderung benutzten Schraubenboote besitzen eine Gesammttragfähigkeit von 326 335 Centnern (also 3 022 Centner pro Schraubenboot) und werden von 1865 Menschen bedient. Im ganzen verkehren also auf dem Rhein überhaupt 524 Dampfboote, von denen etwa die Hälfte unter Deutschen Flaggen fährt.

Brennmaterialien-Frequenz der Stadt Berlin im 1. Halbjahre 1886.

Nach einer statistischen Aufstellung der Brennmaterialien-Frequenz der Stadt Berlin im 1. Halbjahr 1886 sind im ganzen auf den in Berlin einmündenden Bahnen (einschl. der Berliner Ringbahn) und den Wasserstrassen 627 463 t Steinkohlen und 322 304 t Braunkohlen eingegangen und nach Abzug der weiter versandten Quantitäten 538 099 t Steinkohlen und 227 498 t Braunkohlen in Berlin verblieben. Von den mit der Bahn eingegangenen Steinkohlen sind nur 425 t Englischer Herkunft, von denen 10 t auf der Berliner Ringbahn und 415 t auf der Berlin-Stettiner Eisenbahn eingingen; dagegen trafen auf dem Wasserwege 50 571 t Englische Kohlen ein. Der Hauptbedarf des Berliner Kohlenkonsums wird aus Oberschlesien gedeckt, von dort gingen 447 853 t ein; dann folgt die Niederschlesische Steinkohle mit 80 791 t, hierauf die Englische mit 50 996 t; an Westfälischer Kohle wurden nur 40 434 t und an Sächsischer 7 389 t bezogen. Von den empfangenen Braunkohlen waren 114 242 t Böhmischer und 208 062 t Preussischer und Sächsischer Herkunft. Gegen die 1. Hälfte des Vorjahres hat sich der Steinkohlenverbrauch um 30 507 t und der Braunkohlenverbrauch um 53 077 t gesteigert. An der Steigerung hat Antheil: die Oberschlesische Steinkohle mit 29 114 t; die Niederschlesische mit 10 722 t und die Sächsische mit 1 796 t; dagegen ist die Einfuhr der Westfälischen Steinkohle um 1 560 t und diejenige der Englischen um 9 502 t zurückgegangen. Die Einfuhr der Böhmischen Braunkohle ist um 260 t gesunken, diejenige der Preussischen und Sächsischen dagegen um 53 337 t gestiegen.

Personalnachrichten.

Preussen. — Zu Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren sind ernannt: der Regierungsbaumeister Schellenberg in Hameln unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der Eisenbahnbauinspektion daselbst und der Regierungsbaumeister Ulrich in Dortmund unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamt daselbst. Versetzt sind: die Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren Dr. Mecklenburg, bisher in Frankfurt a/M., als Vorsteher der Eisenbahnbauinspektion nach Grünberg i/Schl. und Fein, bisher in Grünberg i/Schl., als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt in Glogau.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion ist die der Holländischen Eisenbahn gehörige, am 12. Juni d. J. für den Personen- und am 1. Juli d. J. für den Güterverkehr eröffnete, 6,925 km lange, normalspurige und zweigleisige Lokalbahn „den Haag - Scheveningen - Dünenstrasse“ nebst der nur dem Personenverkehr dienenden, gleichfalls am 12. Juni d. J. eröffneten Abzweigung nach „Anna-Paulownastrasse“ als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Vereins-Kilometerzeiger. Die geschäftsführende Direktion hat den Kilometerzeiger No. 90 (Prinz Heinrichbahn) neu, zum Kilometerzeiger No. 75 (Oesterreichisch-Ungarische Staats-Eisenbahngesellschaft) den I. Nachtrag, zu den Kilometerzeigern No. 45 (Sächsische Staatsbahn), No. 74 (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen) und No. 88 (Niederländische Staatsbahngesellschaft) je den II. Nachtrag, zum Kilometerzeiger No. 39 (Königl. Eisenbahn-Direktionsbezirk Hannover) den III. Nachtrag und zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern den XI. Nachtrag herausgegeben. Der neu erschienene Kilometerzeiger No. 90 tritt an Stelle des im Januar 1885 ausgegebenen Kilometerzeigers gleicher Nummer, welcher nunmehr aus den Händen der Dienststellen zurückzuziehen und zu vernichten ist.

Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse. Die Verzeichnisse No. 4 und 55 sind von der geschäftsführenden Direktion neu herausgegeben worden; dieselben treten an die Stelle der älteren Verzeichnisse gleicher Nummer, das Verzeichniss No. 55 zugleich an die Stelle des Verzeichnisses No. 56. Die aufgehobenen Verzeichnisse sind aus den Händen der Dienststellen zurückzuziehen und zu vernichten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3476 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zum Jahresbericht und zum Kommissionsbericht zu No. II der Tagesordnung der Generalversammlung (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 3556 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zum Kommissionsbericht zu No. III der Tagesordnung der Generalversammlung (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 3587 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillette (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 3638 vom 5. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 3643 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 3645 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 3657 vom 5. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Vorlagen für die diesjährige Generalversammlung (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 3662 vom 6. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss der Lieferfrist-Verlängerungen (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 3667 vom 6. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den Situationsplan der Strecke Brackwede-Osnabrück (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 3677 vom 6. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zum Kommissionsbericht zu No. VI der Tagesordnung der Generalversammlung (abgesandt am 8. d. Mts.).

No. 3679 vom 6. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 26./27. Juli d. J. in Salzburg abgehaltenen Sitzung (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 3693 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Protokoll der diesjährigen Technikerversammlung (abgesandt am 9. d. Mts.).

Aus Russland.

Einnahmestatistik der Russischen Eisenbahnen für das Jahr 1885.

Zum 1. Januar 1886 gab es in Russland 8 Kronsbahnen mit 2 925 Werst und 44 Privatbahn-Gesellschaften mit 21 108 Werst, im ganzen 24 033 Werst im eigentlichen Russland; ausserdem in Finnland 1 098 Werst Kronsbahnen, 31 Werst Privatbahnen und in Transkaspien 217 Werst in Verwaltung des Kriegsministeriums; im ganzen für den allgemeinen Verkehr im Russischen Reiche 25 379 Werst.

Leider gewährt die Einnahmestatistik für das vergangene Jahr keinen sehr erfreulichen Anblick! Von den 8 Kronsbahnen haben sich im Jahre 1885 die Bruttoeinnahmen pro Werst auf 5 Bahnen recht betrübend gegen 1884 verringert, und nur auf zweien sind die Einnahmen gewachsen; die achte, die Jekaterinenburg-Tjumener Bahn war 1884 noch nicht eröffnet und muss daher aus dem Vergleiche ausgeschlossen werden. In Prozenten ausgedrückt zeigt die Jahreseinnahme pro Werst bei den 7 übrigen Bahnen für 1885 gegen 1884 einen Rückgang von durchschnittlich 12,18 pCt. nämlich:

bei der Baskuntschakbahn	— 11,55	pCt.
„ „ Wilna-Rowno- u. Pinskbahn	— 41,64	„
„ „ Liwnybahn	— 29,27	„
„ „ Muromschen Bahn	— 6,63	„
„ „ Tambow-Saratower Bahn	— 9,68	„
„ „ Beckower Zweigbahn	— 18,57	„
nur „ „ Jekaterinenbahn	+ 63,14	„
und „ „ Charkow-Nicolajewbahn	+ 10,47	„

Die Jekaterinenbahn zeigt ein solches Plus, weil sie 1884 erst am letzten Mai eröffnet wurde und daher die Jahreseinnahme von 1885 mit siebenmonatlicher Einnahme von 1884 verglichen ist. Dies ist natürlich nicht richtig und entstellt die wirkliche Sachlage, ist aber in der ministeriellen Statistik so dargestellt.

Von den 44 Privatbahngesellschaften müssen 2 aus dem Vergleich ebenfalls ausgeschlossen werden: 1. Die Iwangorod-Dombrowaer, weil sie 1884 noch nicht bestand und erst am 25. Januar 1885 dem Betriebe übergeben wurde; und 2. die Systerbeck'sche oder Ssestrorezkibahn von 6 Werst, deren Betrieb im Jahre 1885 eingestellt wurde.

Die andern 42 Privatbahngesellschaften haben 48 Abrechnungen, weil sie entweder mehrere verschiedene Bahnen besitzen oder ihre Bahnen verschiedene Zweige bilden, für deren Einkommen besondere Buchungen stattfinden, wie z. B. die Grosse Russische Eisenbahngesellschaft, welche 4 selbständig verrechnete Linien besitzt: Moskau-Nischni, Nicolaibahn, St. Petersburg-Warschau und die Petersburger Hafenbahn (ehemalige Putilowsche); die Libau-Romny Gesellschaft, welche 2 getrennte Strecken hat: Libau-Radsiwilischki 480 Werst, und die Romnystrecke mit dem Korjukowzweige 727 Werst; endlich die Grjäsy-Zaritzynbahn, welche aus 3 Strecken besteht, deren Einkommen besonders festgestellt wird. Von diesen 48 Abrechnungen ergeben 28 gleichfalls das traurige Bild einer Verringerung der Einnahmen im Berichtsjahre 1885 gegen das Vorjahr 1884. Das Ergebniss ist folgendes:

Bahnen	Anzahl der betriebenen Werst	Mindereinnahme 1885 in Prozenten der Einnahme 1884
1. Baltische	568	— 13,17
2. Warschau-Bromberger	138	— 6,33
3. Warschau-Wien	325	— 2,97
4. Warschau-Terespol	200	— 20,03
5. Wladikawkas	652	— 12,88
6. Gr. Gesellschaft der Nicolaibahn	609	— 9,15
7. Moskau-Nischni	426	— 4,10
8. Grjäsy Zaritzyn: 1. Abth. Gr. Borissoglebs	199	— 4,59
9. desgl.: 2. Abth. Borissoglebs-Zaritzyn	426	— 4,91
10. desgl.: 3. Abth. Wolga-Don	73	— 15,00
11. Dünaburg-Witebsk	244	— 22,80
12. Kursk-Kiewer	439	— 2,25
13. Libau-Romny: 1. Libau-Radsiwilischki	480	— 13,48
14. Mitauer		— 12,08
15. Moskau-Brest	1 028	— 11,48
16. Moskau-Rjäsan	243	— 1,76
17. Nowotorsche	127	— 5,61
18. Obojanische	30	— 10,55
19. Orel-Witebsk	488	— 19,91
20. Orel-Grjäsy	283	— 12,48
21. Riga-Dünaburg	214	— 11,49
22. Riga-Tukkum	60	— 2,79
23. Rybinsk-Bologoje	—	— 8,62
24. Rjäschsk-Wjäsma	657	— 16,23
25. Rjäsan-Koslow	198	— 2,14
26. Tambow-Koslow	68	— 10,74
27. Zarskoje-Sselo	25	— 4,81
28. Schuja-Iwanowo	171	— 1,80

Die andern 22 Bahnen zeigen eine gewisse Steigerung:

Bahnen	Anzahl der betriebenen Werst	Mehreinnahme 1885 in Prozenten der Einnahme 1884
1. Gr. Gesellschaft St. Petersburg-Warschau	1 207	+ 1,15
2. Borowitschi	28	+ 1,32
3. Rjäschk-Morschansk	132	+ 1,52
4. Nowgorodsche	157	+ 2,33
5. Uralische	669	+ 2,59
6. Romny-Sektion der Libau-Romny mit Korjukow-Zweigbahn	727	+ 2,64
7. Riga-Bolderaa	17	+ 2,77
8. Moskau-Kursk	512	+ 2,89
9. Kursk-Charkow-Asow	763	+ 3,38
10 Koslow-Woronesch-Rostow	780	+ 3,61
11. Donetzbahn	660	+ 4,04
12. Moskau-Jaroslaw	272	+ 4,53
13. Losowo-Sewastopol	644	+ 5,31
14. Lodzer	26	+ 7,99
15. Weichselbahn	507	+ 8,90
16. Morschansk-Ssysran	498	+ 10,31
17. Jaroslaw-Wologda	192	+ 13,90
18. Fastow	334	+ 24,46
19. Südwestbahnen	2 297	+ 24,78
20. Orenburger	508	+ 28,32
21. Transkaukasische	940	+ 28,69
22. Hafenzweig der Nicolaibahn (ehemalige Putilowsche)	28	+ 59,49

Von diesen 22 Bahnen sind die Einnahmen bei 12 von 1—5 pCt., bei 5, unter denen die 3 längeren Losowo-Sewastopol, Weichselbahn und Morschansk-Ssysraner, von 5—14 pCt., und bei den folgenden 4 grossen Bahnen von 24,5—29 pCt. gegen das Vorjahr gestiegen. Der kurze (28 Werst lange) Hafenzweig der Nicolaibahn ist erst im Jahre 1885 der Verwaltung derselben unterstellt worden; ein Vergleich mit dem Vorjahre ist hier also nicht von Bedeutung, weil damals die Nicolaibahn nicht alle ihre Güter auf der Hafenbahn beförderte. Aber durch die so stark gewachsenen Einnahmen der 4 grossen Bahnen der Transkaukasischen, der Orenburger, der Fastower und der Südwestbahnen ist das Endergebniss der Privatbahnen in der Jahreseinnahme für 1885 pro Werst, bei einer Gesammtlänge von 21 108 Werst, nicht allzu sehr heruntergegangen. Während nämlich diese Jahreseinnahme im Jahre 1884 etwa 10 486 Rbl. betrug, belief sich dieselbe im Jahre 1885 auf 10 371 Rbl., also nur auf 115 Rbl. durchschnittlich pro Werst weniger. Diese Schwankung ist als eine unwesentliche zu bezeichnen.

Bei den in diesem Jahre zu erwartenden guten Ernten im ganzen südlichen Russland steht eine Hebung der Einnahmen der Bahnen sicher bevor.

Transkaspische Bahn.

Aus Merw wurde am 13. Juli d. J. nach Petersburg telegraphirt, dass die Bahn bis dort für den Verkehr fertiggestellt ist. Daraufhin brachte das illustrirte Russische Wochenjournal „Niwa" folgende Mittheilung:

Seit einigen Jahren bietet diese Bahn den Stoff zu mancherlei Beurtheilungen in der Gesellschaft und in der Presse. Der bekannte Artikel des Generals Tschernajew, welcher die Möglichkeit einer Eisenbahn in den Mittelasiatischen Steppen bestritt, machte seiner Zeit grosses Aufsehen. Nach der diesjährigen grossen Ueberschwemmung in Merw, die an dem Eisenbahndamme bedeutende Verheerungen anrichtete, wird, angesichts der in diesen Tagen eingetroffenen telegraphischen Nachricht von der feierlichen Einweihung der Eisenbahnstation in Merw, die Aufmerksamkeit noch mehr auf diese in vieler Beziehung interessante Unternehmung gelenkt.

Die erste Strecke der Transkaspischen Militärbahn von der Michailowschen Bucht des Kaspischen Meeres bis zum Achtscha-Kuim, 100 Werst lang, wurde zur Zeit der Achal-Tekeexpedition von 1880, die 2. Strecke bis Kisil-Arwat, 200 Werst lang, im Jahre 1881 vollendet. Nach einer vierjährigen Einstellung der Arbeiten erfolgte, im Mai 1885, die offizielle Bestätigung des Weiterbaus, worauf schon im Februar 1886 eine Strecke von 324 Werst fertiggestellt war. Im Januar 1886 begann die Errichtung der Stationen und anderer Gebäude auf den zwei ersten Strecken bis Kisil-Arwat, und gegenwärtig sind die meisten dieser Bauten vollendet. Am 1. Dezember 1885 wurde der vorläufige Betrieb der Bahn bis nach Aschabad er-

öffnet, und gegenwärtig ist die Bahn bis zur Stadt Merw fertiggestellt. Am 6. Februar d. J. sind die Erdarbeiten auf der weiteren Strecke zwischen Merw und der am Amuflusse liegenden, von 30000 Bucharen und Turkmenen bewohnten Stadt Tschardschui begonnen. Letztere, 232 Werst lange Strecke verursacht wegen der grossen Massen Flugsandes grosse Schwierigkeiten. Zum Uebersetzen der Züge über den Amu-Darja wird eine Dampffähre, in der Art der Rheinfähre bei Bonn, eingerichtet. Ausserdem wird zur beständigen Verbindung und behufs Vermittelung der Materialienzufuhr zwischen beiden Ufern des genannten Stromes ein Personen- und Schleppdampfer zur Verfügung gestellt.

Nach den neuen Entwürfen soll die Bahn nach Ueberschreitung des Amu sich nach Nordost wenden, um durch die Flugsandsteppen von Buchara und durch das Oasengebiet des Flusses Saräfschan die im Russischen Turkestan belegene Stadt Samarkand zu erreichen. Die ganze Länge der Bahn von ihrem Anfangspunkte in der Michailowschen Bucht Usun-Ada am Kaspischen Strande bis zu dem in Aussicht genommenen Endpunkte in Samarkand beträgt 1325 Werst.

Mit welchen Schwierigkeiten die Zufuhr der für diesen Bau erforderlichen Materialien verbunden ist, wird aus folgendem ersichtlich: Die Schwellen werden von den Kama- und Wolga-Ufern auf grossen Flussfahrzeugen ohne Umladung bis zur Transkaspischen Bahn verschifft; die Schienen, aus der Putilowschen Fabrik in Petersburg, gehen durch das Marienkanalsystem und dann durch die Wolga ins Kaspische Meer bis nach Usun-Ada. Die in der Petersburger Fabrik von Krell hergestellten eisernen Brücken — deren Zahl wegen der vielen Bewässerungskanäle in den Oasengegenden eine sehr beträchtliche ist — werden zur See ins Schwarze Meer bis nach Batum verschifft, von wo sie auf der Transkaukasischen Bahn nach Baku und weiter durch das Kaspische Meer bis zum Bedarfsplatze befördert werden.

Im Jahre 1880 arbeitete an der Bahn ein Eisenbahnbataillon von 1000 Mann in Gemeinschaft mit einigen Tausend Persischen, Turkmenischen und freien Russischen Arbeitern. Als im Mai 1885 der Entschluss gefasst wurde, die Bahn von Kisil-Arwat bis nach Merw und später noch weiter zu verlängern, wurde ein zweites Bataillon aus Leuten, welche in Moskau zum besonderen Eisenbahndienst ausgebildet und von allen Militärbezirken dazu abkommandirt waren, zusammengezogen. Nicht zu unterschätzen ist hierbei die Hilfe der Eingeborenen, welche eine besondere Gewandtheit in Erd- und Wasserleitungsarbeiten besitzen; dazu begnügen sie sich mit geringem Lohn und bedienen sich ihres eigenen Arbeitsgeräths.

In der ersten Zeit standen zur Unterbringung des Leiters der Transkaspischen Bahn, General Annenkow, seines Stabes und des Dienstpersonals keine andern Wohnungen als Kibitken, Zelte und Erdhütten zur Verfügung. Nach 1881 wurde zu diesem Zwecke ein in der Nähe der Arbeiten aufgestellter Waggonzug eingerichtet. Drei Kompagnien bewohnen einen besonderen Arbeitszug, bestehend aus 27 zweistöckigen, inwendig mit Filz beschlagenen und mit Oefen, Treppen, Pritschen u. s. w. versehenen Waggons. Küche, Zeughaus, Vorrathskammer, Werkstätten, Kanzlei, Telegraph, Lazareth und ein Speisesalon für Offiziere befinden sich in demselben Zuge. Wie eine bewegliche Steppenkaserne rückt dieser Zug mit jedem Tage um einige Werst, den Arbeiten unmittelbar folgend und die fertige Bahn mit dem Telegraphendraht hinter sich lassend, vorwärts. Die Transkaspische Bahn bildet in ihrem jetzigen Zustande gleichsam eine Brücke zwischen dem Europäischen Russland und unseren entfernten Asiatischen Besitzungen, eine Brücke über jenes düstere und wasserlose, jedem organischen Leben feindliche Gebiet, auf welchem unsere Expeditionen von 1873, 1875 und 1879 scheiterten, ein Gebiet, in welchem schon im Mai die Temperatur der Luft nicht selten bis auf 47 bis 50 Grad und die des Sandes bis auf 90 Grad steigt, und in welchem das Wasser in den Gefässen verdunstet und die Kameele unter dem Druck der unerträglichen Hitze fallen. Energische Arbeit und technisches Wissen feiern nun den Sieg über diese Naturhindernisse! Einige Stunden Fahrt im Schatten eines Waggons ersetzen die früheren mühseligen Steppenwanderungen, und die Russischen Heere werden bei ihren künftigen Zügen nach den Oasen von Achal-Teke und Merw nicht mehr den Qualen und Leiden ausgesetzt sein, wie die Truppen unter Lomakin, Lasarew und Skobelew!

Kaiserlicher Befehl für die Expropriation der Riga-Pleskauer Eisenbahn.

Der sehnlichst erwartete Ukas, betreffend die Expropriation der für den Bau der Riga-Pleskauer Bahn erforderlichen Grundstücke, ist endlich am 24. Juli in der No. 67 der „Gesetzsammlung" veröffentlicht worden, obgleich er schon am 21. Juni (n. St.) d. J. vom Kaiser in Peterhof unterzeichnet war. Er lautet folgendermassen:

Indem Wir gestatten, den Bau der Pleskau-Rigaer Eisenbahn, mit der Zweigbahn von der Stadt Walk bis zur Stadt Dorpat, zu unternehmen, befehlen Wir, die erforderlichen Anordnungen behufs Expropriation von Grundstücken und sonstigem Privatbesitz für den angegebenen Zweck zu treffen und hinsichtlich der Entschädigung der Besitzer für das von denselben herzugebende Eigenthum genau nach Massgabe der allgemeinen, für das Reich in betreff des auf Verfügung der Regierung zu Gunsten von Eisenbahnen zu expropriirenden Besitzthums bestehenden gesetzlichen Vorschriften und Anordnungen zu verfahren.

Thätigkeit des Finanzministeriums.

Wie die „Petersburger Börsenzeitung" mittheilt, hat das Finanzministerium der unlängst zwischen der Direktion der Moskau-Jaroslawer Eisenbahngesellschaft und den Bankierhäusern Wogan & Co. in Moskau und Robert Warschauer & Co. in Berlin getroffenen Vereinbarung die Bestätigung versagt. Die Vereinbarung betraf die Realisirung der von der Regierung garantirten und zum Bau der Jaroslaw-Kostromaschen Zweigbahn emittirten 5 pCt.-Obligationen im Betrage von 2½ Millionen Rubel. Die Ursache der Nichtbestätigung war der niedrige Preis (95 pCt.), welchen die Bankiers für diese Obligationen boten. Das Ministerium bestimmt, dass die Realisirung der Obligationen zu keinem geringeren Preise als 96½ pro 100 stattfinden dürfe. Infolge dieses Beschlusses des Finanzministers eröffnet die Moskau-Jaroslawer Eisenbahngesellschaft aufs neue Verhandlungen bezüglich des Verkaufs der von ihr ausgegebenen Obligationen. — Die letzte Notirung für Aktien der Moskau-Jaroslawer Bahn, welche im Moskauer Koursbulletin vom 30. Juni (12. Juli n. St.) vermerkt war, betrug 374 R. für 150 R. Kredit des Nominalkapitals.

Libau-Memel.

Die Russischen „Moscower Nachrichten" lassen sich aus Petersburg telegraphiren, dass im Ministerium der Wegekommunikationen die Erbauung einer Eisenbahn von Libau nach Memel geplant wird.

Ausschreibung der Warschau-Wiener Bahn auf 500 Güterwagen.

In kaufmännischen Kreisen Warschaus, schreibt man von dort der „Posener Zeitung", wird das Ergebniss der von der Warschau-Wiener Bahn ausgeschriebenen Lieferung von 500 Güterwagen viel besprochen. Die meisten Aussichten hatte die am Ort befindliche Gesellschaft Lilpop, Rau & Löwenstein, welche sich wegen Mangels an Bestellungen seit einigen Monaten in einer bedrängten Lage befindet. Bei Eröffnung der Angebote ergab sich, dass die ausländischen Firmen für den Wagen 237 R. weniger forderten, so dass bei der ganzen Bestellung die Differenz 118500 R. betrug. Wiederholte Versuche, die Warschauer Gesellschaft zu einem Preisnachlass zu bewegen, blieben erfolglos, und wurde demgemäss die Lieferung der Wagen an ausländische Fabriken, nämlich eine Prager, Nürnberger und Breslauer, vertheilt. Auch die Baltische Fabrik in Riga erhielt eine Bestellung auf 50 gedeckte Wagen.

Litteratur.

Eine Fahrt durch Sachsens Industriebezirke. Bericht an die Vereinsmitglieder von H. A. Bueck, Vorstandsmitglied und Geschäftsführer des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen und des Vereins der Eisen- und Stahlindustriellen (Nordwestliche Gruppe) in Rheinland und Westfalen. Düsseldorf, Druck von L. Schwann.

Die vorliegende, 98 Seiten umfassende Schrift ist ein Sonderabdruck aus Heft No. 7 und 8 (für Juli und August d. J.) der „Mittheilungen" des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen. Die Veranlassung zu dieser, in der Form eines Reiseberichtes gehaltenen Veröffentlichung gab eine an die Handelskammern von Hamburg und Bremen gerichtete Einladung der Handelskammern von Dresden, Leipzig und Chemnitz zur Besichtigung der Sächsischen Industriebezirke, an welcher theilzunehmen auch der Verfasser Gelegenheit hatte. Die in der Zeit vom 6. bis 12. Juni d. J. ausgeführte Bereisung begann in Leipzig und erstreckte sich weiterhin auf Chemnitz, Freiberg, Tharandt, Dresden und die Umgebung der genannten Städte. Den infolge seiner hochentwickelten Handels- und Gewerbethätigkeit sehr zahlreichen industriellen Anlagen Sachsens konnte mit Rücksicht auf die Kürze der zur Besichtigung verfügbaren Zeit freilich nur ein flüchtiger Einblick gewidmet werden; derselbe ist jedoch ausreichend gewesen, um vielfache Anregung und insbesondere ein allgemeines Bild über die gesammte industrielle Leistungsfähigkeit der bereisten Bezirke zu gewinnen. Die Arbeit des Verfassers dürfte über den speziellen Kreis der betreffenden Reisenden hinaus, für welche dieselbe selbstverständlich eine schätzenswerthe Erinnerung an lehrreiche und auch in liebenswürdiger Geselligkeit verlebte Tage sein wird, Interesse erwecken. K—e.

Präjudizien.

v. O. **Hinsichtlich der Besteuerung einer Pferdeeisenbahn-Gesellschaft ausserhalb des Ortes ihrer Hauptniederlassung im Königreich Sachsen gilt deren Gewerbebetrieb nicht als ein ständiger.** Aus den Gründen: „Aus dem § 18 Abs. 3. der revidirten Sächsischen Landgemeinde-Ordnung vom 24. April 1873 u. s. w. geht hervor, dass zum Begriffe der eine Beitragspflicht begründenden Ständigkeit, wenn nicht eine förmliche Niederlassung, doch jedenfalls eine in Merkmalen des Besitzens und Innehabens sich darstellende bleibende Einrichtung gehört. Eine solche besteht aber im vorliegenden Falle nicht, weil die Eisenbahngesellschaft in C. weder ansässig, noch Ermietherin oder Pächterin irgend einer Räumlichkeit ist, als eine Einrichtung der gekennzeichneten Art aber die zum Eisenbahnbetriebe gehörigen, auf öffentlichem Wegeareale befindlichen Schienengleise nicht angesehen werden können. Unter solchen Umständen ist weder durch § 18 Abs. 3 der revidirten Landgemeinde-Ordnung, noch durch die auf dessen Grundlage im Ortsstatute von C. getroffenen Bestimmungen hinreichender Anhalt dargeboten, um die gedachte Eisenbahngesellschaft in C. für anlagepflichtig anzusehen.“ (Entscheid. des Kgl. Sächsischen Ministeriums des Innern vom 7. Januar 1886; Dr. Fischer, „Zeitschr. f. Prax. u. Gesetzgeb.“ Bd. VII S. 163 ff.)

I. Offizielle Anzeigen.

1. Güterverkehr.

Süddeutscher Eisenbahn - Verband, hier den Saarbrücken - Württembergischen Güterverkehr betreffend. Am 1. August ds. Js. ist für die Beförderung von **Salz** in Wagenladungen von 10 000 kg ab den Württembergischen Stationen Heilbronn und Neckarsulm nach Louisenthal, Station des Kgl. Eisenbahn - Direktionsbezirkes Köln linksrheinisch, ein Frachtsatz von 0,64 ℳ für 100 kg in Kraft getreten.

München, den 5. August 1886. (1647)
Generaldirektion
der K. B. Verkehrsanstalten
Betriebsabtheilung.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Breslau. Am 15. August d. Js. tritt zum Staatsbahn - Gütertarife Altona - Breslau ein III. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält anderweite Kilometerentfernungen für einzelne Stationsverbindungen, direkte Entfernungen für die neu einbezogene Haltestelle Schönborn Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau, anderweite Frachtsätze für Perleberg und die neu einbezogenen Stationen der Prignitzer Eisenbahn, anders berechnete Stückgutsätze sowie Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs und des Nachtrags II.

Soweit durch die gedachten Tarifänderungen Erhöhungen gegen die bisherige Frachtberechnung herbeigeführt werden, kommt letztere noch bis zum 1. Oktober d. Js. zur Anwendung.

Druckexemplare des Nachtrags sind bei den betreffenden Stationskassen zum Preise von 20 ₰ pro Stück bezw. für Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 30. Juli 1886. (1648)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Im **Ostdeutsch - Niederländischen Verbande** treten mit Gültigkeit vom 15. August d. Js. für den Transport von Flachs, Flachsheede, Hanf, Hanfgarn, Hanfheede und Werg in Wagenladungen von 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen im Verkehr zwischen Memel einerseits und den Stationen Amsterdam (N. Rh. E. u. Holl. E.), Groningen (N. St. E.) und Rotterdam (N. Rh. E. und N. St. E.) andererseits direkte Ausnahmefrachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 4. August 1886. (1649)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch- bezw. Galizisch- und Südwestrussisch - Norddeutscher Maisverkehr. Zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. März d. J. tritt am 1. September cr. der Nachtrag I in Geltung, welcher neue direkte Sätze für den Verkehr mit Krystynopol trans. und Zuczka trans., ferner die Aufnahme von Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Berlin und Erfurt sowie der Sächsischen Staatsbahnen, Aufhebung der Sätze für den Verkehr mit den Rumänischen Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn zum 31. Oktober l. J. sowie Berichtigungen enthält. Soweit letztere Erhöhungen bedingen, gelten dieselben erst vom 1. Oktober cr. ab.

Exemplare des Nachtrages sind durch die Verbandstationen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 6. August 1886. (1650)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinischer Nachbar - Güterverkehr. Am 15. August d. J. kommen im Verkehr zwischen Station Höngen der Aachen-Jülicher Eisenbahn und verschiedenen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) ermässigte Tarifentfernungen zur Einführung.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 6. August 1886. (1651)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Gültigkeit wird für den Transport von **Steinkohlen** des Spezialtarifes III bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg oder Zahlung der Fracht für dieses Gewicht zwischen Mannheim einerseits und Neckarsulm andererseits ein Ausnahmefrachtsatz von 0,33 ℳ pro 100 kg eingeführt.

Karlsruhe, den 6. August 1886. (1652)
Generaldirektion.

Magdeburg - Bayerischer Eisenbahnverband. Ausnahme - Frachtsätze für die Rückbeförderung leerer Bierfässer in Bierspezialwagen von Halle und Magdeburg etc. nach Bayerischen Stationen. Vom 15. August d. J. ab kommen im Verkehr mit Bayern für die Beförderung gebrauchter, leer zurückgehender Bierfässer, welche in zurückzubefördernde Bierspezialwagen verladen sind, zwischen den Stationen Halle, Magdeburg, Neustadt-Magdeburg, Buckau und Sudenburg einerseits und den Bayerischen Stationen Ansbach, Aschaffenburg, Augsburg, Bamberg, Breitengüssbach, Erlangen, Freising, Fürth, Kitzingen, Kulmbach, München (Centralbahnhof und Ostbahnhof), Nürnberg (Centralbahnhof und Ostbahnhof), Rehau und Würzburg andererseits bei Zahlung der Fracht für das volle wirkliche Gewicht, mindestens aber für 1 000 kg für den Wagen, vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs ermässigte Ausnahme - Frachtsätze zur Erhebung, welche bei den betheiligten Verbandsstationen und im Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion zu erfahren sind.

Magdeburg, den 5. August 1886. (1653)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oldenburgische Staatsbahn. Am 10. d. M. gelangt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von zur überseeischen Ausfuhr oder zu Heizzwecken des See- oder Flussschifffahrt - Betriebes bestimmten **Steinkohlen, Braunkohlen, Kokes** und **Briquets** in Sendungen von mindestens 50 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht im Verkehre von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch) und Elberfeld, sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach den Stationen Brake, Elsfleth, Nordenham und Wilhelmshaven der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen, sowie für die Beförderung überseeischer Eisenerze auf sonst leer zurückgehenden Kohlenwagen von Brake, Elsfleth und Nordenham nach den Kohlenversandstationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch) und Elberfeld zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen, von welchen Exemplare des Tarifs zum Preise von 0,15 ℳ pro Stück zu beziehen sind.

Oldenburg, 5. August 1886. (1654B&W)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee-Verband. Mit sofortiger Gültigkeit tritt ein ermässigter Ausnahmesatz von 0,44 ℳ pro 100 kg für Cement, Cementfabrikate etc. (Ausnahmetarif 5 des Nord-Ostsee-Tarifs) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. bei Frachtzahlung hierfür, zwischen Itzehoe, Station der Holsteinischen Marschbahn, einerseits und Lübeck, Station der Lübeck-Büchener Bahn, andererseits in Kraft.

Altona, den 4. August 1886. (1655)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 62 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 11. August 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

1. Güterverkehr.

Am 10. August d. Js. tritt zu dem vom 1. September 1885 ab gültigen **Ausnahmetarife für Oberschlesische Steinkohlen und Kokes** nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, der Ostpreussischen Südbahn und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn ein Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält direkte Frachtsätze nach den neu eröffneten bezw. demnächst zur Eröffnung kommenden Stationen der Neubaustrecke Praust-Zuckau und Simonsdorf-Tiegenhof sowie für die Haltestelle Osche des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, ausserdem noch ermässigte Frachtsätze für 60 000 kg-Sendungen nach der Station Prostken und Grajewo der Ostpreussischen Südbahn.

Druckexemplare des Tarifs sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 2. August 1886. (1656)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsverkehr. Am 20. August d. Js. treten neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 (Wolle) zwischen Wien, Nussdorf, Klosterneuburg-Weidling, Wien (Donauquai-Bahnhof) und Wien (Lagerhaus) einerseits und Crimmitschau andererseits in Kraft, welche bei diesen Verbandsstationen zu erfahren sind.

Dresden, den 5. August 1886. (1657)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für leere, retourgehende, gebrauchte Fässer mit weniger als 1,3 m Durchmesser der Bodenfläche treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach	bei Aufgabe von beliebigen Quantitäten
Wien K. F. N. B., K.F.J.B., Oe.U.St.E.G., K. E. B., Oe. N. W. B. sowie vice versa.	1,55 M.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 5. Juli 1886. (1658)
Die Betriebsdirektion.

Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verband. Mit 15. August l. J. tritt je ein Nachtrag I zu dem seit 15. Januar 1885 gültigen Heft I und zu dem seit 1. Juli 1885 gültigen Heft II des Westungar.-Oesterr. Verbandtarifes in Kraft.

Diese Nachträge betreffen Aenderungen resp. Ergänzungen der Haupttarife und sind Exemplare derselben durch die kommerziellen Abtheilungen der betheiligten Bahnverwaltungen und durch die Verbandstationen käuflich zu beziehen.

Wien, am 1. August 1886. (1659)
Die Verbandverwaltungen.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft. Am 15. August d. J. tritt zu dem Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden in unserem Binnenverkehre vom 1. Juli 1878 der Nachtrag 9, enthaltend Fahrpreise für Tages-Retourbillete III. und IV. Klasse von und nach Labbeck nach und von Wesel, in Kraft.

Gennep, im August 1886. (1660)
Die Direktion.

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Der im Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr vom 1. Oktober 1883 auf Seite 76 mit 32,10 M. angegebene Fahrpreis III. Kl. Schnellzug von Heidelberg nach Breslau wird mit dem 15. September cr. auf 42,10 M. erhöht.

Erfurt, den 6. August 1886. (1661)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

3. Lieferfristen.

Staatsbahnverkehr Bromberg-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit fällt der Lieferfrist-Zuschlag von 48 Stunden für den Grenzübergang Illowo-Mlawa fort.

Erfurt, den 5. August 1886. (1662)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Am 14. September d. Js. Nachmittags 3½ Uhr erfolgt in unserem Geschäftszimmer hierselbst die Ausloosung von 21 Stück diesseitiger Prioritätsobligationen zur Amortisation, wovon die Inhaber hierdurch benachrichtigt werden.

Poln. Wartenberg, den 5. August 1886.
Direktion. (1663)

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Ziehungsliste. Bei der am 31. Juli 1886 auf Grund des mit hohem K. K. Finanz-Ministerial-Erlasse vom 18. April 1872, No. 1552/F. M., genehmigten Tilgungsplanes in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen XII. Verloosung der Prioritäts-Obligationen Emission 1872 à 300 fl. Oe. W. Silber wurden folgende 65 Nummern gezogen:

14 458 2485 2982 3323 4048 4265 4352 4416 4465 4640 4702 5506 5826 5962 6101 6776 7311 7393 7565 7672 8082 8480 8574 8917 9162 10479 10525 10865 11052 12241 12259 12396 12933 13038 13560 14030 14367 14374 15999 16767 17056 17375 17847 18191 19270 19523 19754 19801 19864 20311 20581 20593 20888 21157 21158 21939 21956 22150 22830 22865 23204 23368 23931 24303.

Vom 1. Oktober 1886 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden, zu diesen Obligationen gehörenden Koupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in Silber eingelöst, ferner übernehmen noch die Einlösung dieser Obligationen und zwar spesen- und provisionsfrei in Reichsmark umgerechnet nach demjenigen Wiener Kourse, welcher nach Vereinbarung der Oesterreichischen Eisenbahnen periodisch bekannt gegeben wird, nachbenannte Zahlstellen:

in Berlin: Herr S. Bleichröder und die Direktion der Diskonto-Gesellschaft;
„ Frankfurt a/M.: die Herren M. A. von Rothschild & Söhne.

Die Verzinsung obiger gezogenen Obligationen hört mit Ende September 1886 auf und wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. Oktober 1886 fällig werdenden Koupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben von der

Ziehung im Jahre 1875: No. 2200.
Ziehung im Jahre 1878: No. 22771.
Ziehung im Jahre 1879: No. 11797.
Ziehung im Jahre 1880: No. 4890.
Ziehung im Jahre 1881: No. 15914 16708.
Ziehung im Jahre 1882: No. 11804 14752 23480.
Ziehung im Jahre 1883: No. 7462 11158.
Ziehung im Jahre 1884: No. 4765 8926 10467 15517 17543 19169.
Ziehung im Jahre 1885: No. 56 7075 8537 15223.

Wien, den 31. Juli 1886. (1664)
Vom Verwaltungsrathe.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Ziehungsliste. Bei der am 31. Juli 1886 auf Grund des mit hohem K. K. Finanz-Ministerialerlasse vom 4. Februar 1875, No. 559/F. M., genehmigten Tilgungsplanes in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen XI. Verloosung der Prioritätsobligationen Emission 1875 à 400 M., wurden folgende 19 Nummern gezogen:

353 749 1664 2001 2125 2215 2521 2722 2895 2917 3159 3257 3853 4050 4119 4165 4778 5366 5584.

Vom 1. Oktober 1886 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden, zu diesen Obligationen gehörenden Koupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in Gold eingelöst; ferner übernehmen noch die Einlösung dieser Obligationen, u. zw. spesen- und provisionsfrei, nachbenannte Zahlstellen:

in Berlin: Herr S. Bleichröder, die Deutsche Bank und die Direktion der Diskonto-Gesellschaft und die Herren Richter & Cie.;
„ Frankfurt a/M.: die Herren von Erlanger & Söhne, die Herren M. A. von Rothschild & Söhne;
„ Leipzig: die Allgemeine Deutsche Kredit-Anstalt und die Leipziger Diskonto-Gesellschaft;
„ München: die Bayerische Vereinsbank.

Die Verzinsung obiger gezogenen Obligationen hört mit Ende September 1886 auf und wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. Oktober 1886 fällig werdenden Konpons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben von der

Ziehung 1881: No. 425.
Ziehung 1883: No. 1690, 1911,

Ziehung 1884: No. 1914, 2073, 6036, 6144,
Ziehung 1885: No. 453, 665, 2494, 2795, 3326, 5306.
Wien, den 31. Juli 1886. (1665)
Vom Verwaltungsrathe.

5. Submissionen.

Lieferung von Feuerspritzen. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen
7 Stück fahrbare Feuerspritzen und
6 Stück tragbare Kübelspritzen
} nebst Zubehör
verdungen werden.

Lieferungsbedingungen liegen im diesseitigen Büreau zur Einsicht aus und werden Abdrücke derselben gegen postfreie Einsendung der Schreibgebühren von 1 ℳ. unfrankirt abgegeben.

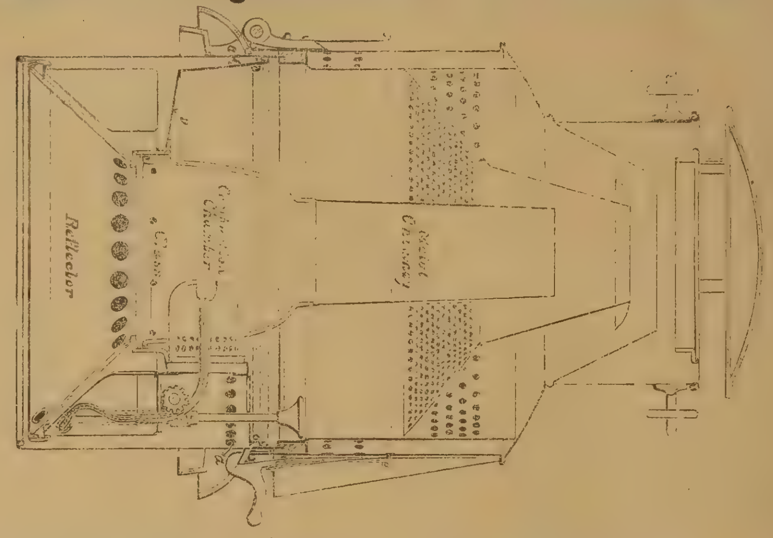
Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Feuerspritzen" zu dem am 25. August 1886, Vormittags 11 Uhr, anstehenden Verdingungstermine an das diesseitige Büreau einzusenden.

Breslau, den 7. August 1886. (1666)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.





II. Privat-Anzeigen.





No. 15. Jahrgang 1886. Berlin, am 11. August 1886.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 9. August Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					A. Kolli mit Buchstaben sign.:						
1	A B C R F	141	1	Pack	20 leere Säcke	—	25	1	Wanne	Rechtsrh. Köln	
2	B H	—	9	Kolli	Theerpappe	—	—	2	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
3	E	123 1047	2	Körbe	gefüllt	—	26	3	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	alte Beklebung Hilden-Köln.
4	E K	—	1	Pack	leere Körbe	—	16,5	4	Dortmund	„	
5	H M	15558	1	Fass	?	—	253	5	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
6	H S	—	1	Pack	Kinderkörbe	—	3	6	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
7	H S	229	1	Kiste	Eisenwaaren	—	110	7	Anvers Bss.	Grand Central Belge	
8	J A P	3667	1	Pack	Papier	—	—	8	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
9	J C B	367	1	Kiste	?	—	151	9	Aachen	Linksrh. Köln	
10	J D	138	1	Korb	—	—	28	10	Altkirch	Elsass-Lothring.	
11	J G	2868	1	Kiste	?	—	48	11	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
12	J H S	—	1	Sack	Gerste	—	67	12	Simbach	Bayerische Stsb.	
13	K	2	1	Fass	?	—	33	13	Oberhausen	Rechtsrh. Köln	
14	K C	3778	1	Kiste	?	—	50	14	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
15	K F	46732 46746	2	Kolli	Filz	—	54	15	Herbesthal	Linksrh. Köln	
16	L S	5048	1	Fass	leer	—	44,5	16	Frankfurt a/M. Güt.-E. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
17	M	10	2	Stück	Pflugeisen	—	4	17	Osnabrück	Rechtsrh. Köln	
18	M S	291	1	Kiste	Spielwaaren	—	150	18	Anvers Bss.	Grand Central Belge	
19	R W C P	6604	1	„	?	—	156	19	Aachen	Linksrh. Köln	
20	S	938	1	Ballen	Manufakturwaaren	—	41	20	Oelde	K. E.-D. Hannover	
21	S M	49	1	„	Hopfen	—	87	21	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
22	T	232	1	„	Baumwollwaaren	—	63	22	Osnabrück	Rechtsrh. Köln	Inhalt verkauft.
23	T L	—	1	Korb	Gemüse	—	76	23	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
24	W. A. W.	5136	1	Kollo	Deichsel	—	11	24	Hamm	Rechtsrh. Köln	
25	W F	9207	1	Pack	Papierdüten	—	9,5	25	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
26	W H	33520	1	Kistchen	?	—	6	26	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
27	W J	19	1	schwarz. Henkelkorb	Waldbeeren	—	15	27	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	Inhalt verkauft.
					B. Kolli mit Adr. sign.:						
28	A B B Mark	8382	1	Fass	leer	—	31	28	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
29	C. Anton Zürich	—	1	Sack	Weizen	—	101	29	Simbach	Bayerische Stsb.	
30	C. Buddemann	—	1	Pack	Säcke	—	19	30	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
31	Coppenberg	—	1	Fass	leer	—	26	31	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
32	D A B Dortmund	6979	1	„	leer	—	42	32	„	„	
33	Hackerbräu München	—	15	Fässer	leer	—	—	33	Troisdorf	Rechtsrh. Köln	
34	Pieschkalla Gr. Strehlitz	—	1	Fass	leer	—	8	34	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
35	Talon	3	1	Kiste	Kaffee und Speck	—	17,5	35	Recklinghausen	Rechtsrh. Köln	
36	W. Liebscher Lichtenberg	—	1	Sack	leere Säcke	—	9,5	36	Lichtenberg	Sächsische Stsb.	
					C. Kolli mit Numm. sign.:						
37	—	246	1	Pack	Winkeleisen	—	24	37	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
38		1407	1	—	Kuppelstange	—	151	38	Fröndenberg	„	

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
39	—	/ roth	10	Bund	Stabeisen —	254	39	Arnsberg	K. E.-D. Elberfeld	
40	E (im Dreieck)	7745	1	Kiste	— —	50	40	Cassel O.	K. E.-D. Hannover	bez. Schwerin.
41	K. (im Dreieck) -σ- 100	—	1	„	— —	—	41	„	„	bez. Saalfeld-Rheinau.
					E. Kolli ohne Signatur:					
42	—	—	4	—	tannene Bohlen 2,64 m lang, 0,26 cm breit	—	42	Oberröblingen a/See	K. E.-D. Frankf. a/M.	
43	—	—	1	—	kiefernes Brett 6 m lang	—	43	Vietz	K. E.-D. Bromberg	auf d. Strecke gefunden.
44	—	—	3	—	kieferne Bretter 4—5 m lang, 3 cm stark	—	44	„	„	auf d. Strecke gefunden.
45	—	—	7	—	Bretter —	12	45	Kellerberg	Rechtsrh. Köln	
46	—	—	1	Ring	Draht —	67	46	Wetter	K. E.-D. Elberfeld	
47	—	—	1	Rolle	Drahtgewebe —	12	47	Solingen	„	
48	—	—	30	Bund	Eisen —	750	48	Hörde	„	
49	—	—	1	Tafel	Eisenblech —	18	49	Neviges	„	
50	—	—	1	—	Eisenplatte —	—	50	Holzwickede	„	
51	—	—	2	—	alte flache Eisenschienen 4,27 m lang, 0,15 m breit	156	51	Kirchweyhe	Rechtsrh. Köln	
52	—	—	1	Pack	Flacheisen —	33	52	Neviges	K. E.-D. Elberfeld	
53	—	—	1	Kiste	Handwerkszeug —	21,5	53	Mettlach	Linksrh. Köln	
54	—	—	2	—	offene Heerdtheile —	10	54	Eichstädt	Bayerische Stsb.	
55	—	—	1	Bund	Holzschuhe —	7	55	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
56	—	—	2	—	lebende Hühner —	—	56	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
57	—	—	1	Korb	für Taubenbeförderung, leer	23	57	Aerschot	Grand Central Belge	
58	—	—	2	Körbe	verschieden —	33,5	58	„	„	
59	—	—	1	Korb	Krebse —	4	59	Metz	Elsass-Lothring.	
60	—	—	1	Pack	Küchenpfannen —	33	60	Crefeld	Linksrh. Köln	
61	—	—	1	—	getheerte Leine 45 m lang (anscheinend Schiffsleine)	—	61	Bünde	K. E.-D. Hannover	
62	—	—	4	—	neue Pfosten —	67	62	Dresden-A.	Sächsiche Stsb.	2,5 m lang, 18 cm breit, 7 cm stark.
63	—	—	1	Reisekorb	leer —	5	63	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
64	—	—	1	—	neuer hölzerner Schubkarren	—	64	Frankfurt a/M. G.-E. Ostbahn	Hessische Ludwigsb.	
65	—	—	1	—	Sophagestell —	14	65	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
66	—	—	1	Kollo	Tau 14 m lang —	8	66	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
67	—	—	2	—	Taue je 12 m lang —	—	67	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt.	bei Bodenrev.
68	—	—	1	Fass	Theer —	225	68	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
69	—	—	1	Stab	Winkeleisen —	55	69	Kreuznach	Linksrh. Köln	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A S	367 369 370	1	Pack	3 Stück leere Säcke	3	1	Wildenschwert	Oe. N.-W.-B.	seit 26/7.
2	J B C	985	1	Kiste	Blaudruck —	122	2	Adler-Kosteletz	„	„ 24/7.
3	K C	7490	1	Korb	? —	9	3	Jitschin	„	„ 27/7.
4	S	—	1	Busch	Meiselstahl —	51	4	Mähr. Budwitz	„	„ 23/7.
5	Herson & Mandelik	1	1	Sack	Mehl —	85	5	Rothkosteletz	„	„ 23/7.
6	—	6	2	„	Mehl —	150	6	Swetla	„	„ 26/7.
7	—	1807	1	„	Stärke —	58	7	Hohenelbe	„	„ 6/7.
8	—	—	1	Stumpf	Mais —	33	8	Jedlesee Trs.	„	„ 9/7.
9	—	—	1	—	Rosshaut —	6,9	9	Wien	„	„ 28/7.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

No. 63. Zeitung des Vereins 1886.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 14. August 1886.

Zur Sicherheit des Eisenbahnbetriebes.

Unter dieser Ueberschrift befindet sich in No. 49 dieser Zeitung ein Aufsatz, welcher die dem diensthabenden Stationsbeamten obliegende Verpflichtung behandelt, sich beim Einlaufen eines Zuges auf einer Station die Ueberzeugung zu verschaffen:

1. ob der Zug vollständig eingetroffen ist, oder ob etwa eine Zugtrennung unterwegs stattgefunden hat;
2. ob die Spitze bezw. der Schluss des eingelaufenen Zuges das vorgeschriebene Profil an den in Frage kommenden Endweichen frei gelassen hat.

In richtiger Würdigung der Thatsache, dass es dem diensthabenden Stationsbeamten von seinem Standorte aus nicht möglich ist, sich Aufklärung über Punkt 1 und häufig auch nicht über Punkt 2 zu verschaffen und es ihm in den meisten Fällen an Zeit gebricht, namentlich bei Kreuzungen auf eingleisigen Strecken und bei Ueberholungen, sich diese Aufklärung an Ort und Stelle zu verschaffen, macht Verfasser auf die Gefahr aufmerksam, welche darin liegt, wenn sich der diensthabende Stationsbeamte etwa verleiten lassen sollte, auf diese vorherige Ueberzeugung zu verzichten. In Anbetracht der oftmals durch die örtlichen Verhältnisse bedingten erheblichen und auf die gesammte Fahrordnung einwirkenden Verspätung, welche durch die persönliche Ueberzeugung des diensthabenden Stationsbeamten an Ort und Stelle einem auf Ausfahrt wartenden oder einem auf einer Vorstation zum Vorrücken bereit stehenden Zuge verursacht würde, macht sich dieser Beamte wohl häufig dieser durch die äusseren Umstände herbeigeführten Pflichtverletzung schuldig, indem er sich zu der Annahme berechtigt glaubt, dass der Ausfahrtswärter oder Weichensteller die Ausbezw. Einfahrt nicht zulassen würde, wenn eins der erwähnten Hindernisse vorhanden sein sollte.

Nach einer sehr eingehenden und sachgemässen Begründung des Bedürfnisses einer allgemeinen Betriebsanordnung, welche es dem diensthabenden Stationsbeamten ermöglicht, sich rasche und sichere Aufklärung über diese beiden Punkte zu verschaffen, kommt Verfasser zu dem Schlusse, dass die Lösung dieser Fragen durch die grosse Verschiedenartigkeit der Stationen und Betriebseinrichtungen ungemein erschwert werde.

Es muss Wunder nehmen, dass diese in Bezug auf die Sicherheit des Betriebsdienstes so wichtigen Fragen in den dazu berufenen Kreisen nicht längst erörtert worden sind, zumal eine Abstellung dieses Uebelstandes wohl nicht so schwer sein möchte, als Verfasser anzunehmen geneigt ist. Man suche dieselbe nur nicht in einer Vermehrung umständlicher technischer Meldungsanlagen, sondern in der Anbringung einfacher optischer Signale an den betreffenden Zügen selbst, welche sich dem diensthabenden Stationsbeamten ohne Mittelsperson kundgeben und somit einerseits das Gefühl der alleinigen Verantwortlichkeit schärfen, andererseits durch Vermeidung des durch die Benutzung von Mittelspersonen oder besonderen Anlagen verursachten Zeitaufwandes ihren Zweck besser, weil rascher erreichen.

In der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands ist als Schlusssignal (19) vorgeschrieben:

a) bei Tage an der Hinterwand des letzten Wagens eine rothe und weisse runde Scheibe;
b) bei Dunkelheit an der Hinterwand des letzten Wagens in ungefährer Höhe der Buffer eine roth leuchtende Laterne (Schlusslaterne), und ausserdem am letzten Wagen zwei nach vorn grün und nach hinten roth leuchtende Laternen (Ober-Wagenlaternen).

Durch eine Aenderung des Schlusssignals a bei Tage entsprechend dem Schlusssignal b bei Dunkelheit in der Weise, dass der letzte Wagen des Zuges ausser der Schlussscheibe noch mit zwei an den Seiten oder auf dem Wagen angebrachten Scheiben zu versehen wäre, wird dem diensthabenden Stationsbeamten wie bei Dunkelheit, so auch bei Tage die Möglichkeit

gegeben, sich auf weitere Entfernung von dem Vorhandensein des Zugschlusses zu überzeugen. Hierdurch wäre einem im Betriebsdienste sehr gefühlten Mangel abgeholfen und der in Frage gestellte Punkt 1 erledigt.

Ein Signal, welches dem diensthabenden Stationsbeamten bei einem eingelaufenen Zuge anzeigt, dass die Profile an den Endweichen für die Aus-, Ein- oder Durchfahrt anderer Züge frei sind, lässt sich gleichfalls am Zuge anbringen, und zwar bei Dunkelheit am zweckmässigsten durch Benutzung der seitlichen Schlusslaternen (Ober-Wagenlaternen), indem das nach vorn grün leuchtende Licht durch den Schlussbremser in weisses verändert wird, sobald der Zug vollständig eingelaufen ist und die Vorbeifahrt aus den Nebengleisen bezw. in dieselben zulässt. Bei Tage kann sich der diensthabende Stationsbeamte in den meisten Fällen durch Augenschein hiervon überzeugen, um aber auf alle Fälle Gewähr zu leisten, wird sich auch bei Tage die Anbringung eines entsprechenden Signals (vielleicht durch eine Flagge) empfehlen. Des Signals „Vorbeifahrt gesperrt" bedarf es nicht, dagegen ist das Signal „Vorbeifahrt frei" zulässigen Falls sofort durch den Schlussbremser des betreffenden Zuges herzustellen.

Es dürfte noch zu erwägen sein, ob das Signal „Vorbeifahrt frei" auch an der Spitze des Zuges anzubringen ist. Für gewöhnlich wird hierfür kein Bedürfniss vorhanden sein, indem der diensthabende Stationsbeamte zur Empfangnahme des Zugführer-Rapportes an der Spitze des Zuges gegenwärtig zu sein pflegt und sich somit persönlich Ueberzeugung verschaffen kann.

Sollten diese angedeuteten oder ähnliche Signale sich in einzelnen Fällen als unzureichend erweisen, so dürfte in diesen Ausnahmen doch keine Begründung gegen ihre Einführung zu finden sein. #

Der in dem vorstehenden Aufsatze erhobene Vorwurf, dass die zur Sprache gebrachten Fragen nicht schon längst in den berufenen Kreisen zur Erörterung gelangt sind, darf als unzutreffend bezeichnet werden. Bereits in No. 55 dieser Zeitung ist einer Mittheilung Raum gegeben, aus welcher ersichtlich ist, dass bei den Badischen Staatsbahnen eine — allerdings vielleicht nicht ganz vollkommene — Anordnung getroffen ist, um den in dem vorliegenden Falle etwa möglichen Unzuträglichkeiten thunlichst entgegenzuwirken; und aus No. 31 des „Centralblattes der Bauverwaltung" ersehen wir, dass auch die Preussische Staatsbahnverwaltung sich mit der in Rede stehenden Frage beschäftigt hat.

In dem genannten Blatte befindet sich unter der Ueberschrift „Die Einheitlichkeit im Eisenbahnbetriebe" eine Mittheilung des Herrn Geheimen Oberbaurath O b e r b e c k, welche an den in No. 30 desselben Blattes veröffentlichten und auch in No. 59 dieser Zeitung zum Abdruck gebrachten Aufsatz des Herrn Regierungs- und Bauratheѕ R ü p p e l l: „Zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes" anknüpft, und in welcher berichtet wird, dass in einer der alljährlich in dem Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten abgehaltenen sogenannten „Sicherheitskonferenzen", und zwar in derjenigen vom 16. April 1885, Gelegenheit gegeben ist, den vorliegenden Gegenstand zu erörtern. Eine einheitliche Regelung desselben ist auf Grund dieser Berathungen jedoch n i c h t als erforderlich anerkannt worden und daher unterblieben. Herr O b e r b e c k erhebt und begründet einige Einwendungen gegen das von Herrn R ü p p e l l vorgeschlagene Verfahren und warnt überhaupt vor einer zu weit gehenden Einheitlichkeit im Eisenbahnbetriebe. In dieser Hinsicht sei insbesondere auf dem Gebiete der Sicherheitsvorrichtungen eine weise Zurückhaltung geboten, da dasselbe sich zur Zeit noch in einem Entwickelungszustande befinde und da gerade die auf diesem Gebiete in reicher Fülle auftauchenden Verbesserungen und Neuerungen zunächst mit hinlänglicher Ruhe erprobt werden müssten, bevor man sich entschliessen könne, bestimmten Einrichtungen ein Vorzugsrecht zu gewähren. — Wir gestatten uns im übrigen, unsere Leser auf den Inhalt des bezeichneten Artikels zu verweisen. —

Das in der vorstehenden Aeusserung empfohlene Auskunftsmittel, den letzten Wagen ausser der Schlussscheibe noch mit zwei an den Seiten oder auf demselben angebrachten Scheiben zu versehen, dürfte unseres Erachtens nur unter sehr einfachen Verhältnissen wirklich nutzbringend sein. Wenn die betreffende Station in einer Kurve liegt, wenn mehrere mit Zügen besetzte Gleise vorhanden sind, und durch sonstige Zufälligkeiten kann dem Stationsbeamten der Anblick der Scheiben entzogen werden. Ausserdem würden dieselben eine beträchtliche Grösse beanspruchen, da sie unter Umständen bereits auf weite Entfernungen sichtbar sein müssten, um ihren Zweck zu erfüllen. In dieser Hinsicht sind die Verhältnisse für die zur Zeit an dem letzten Wagen angebrachte Schlussscheibe erheblich günstiger, da letztere ein Merkmal für das Bahnbewachungspersonal sein soll und von demselben w ä h r e n d d e s V o r ü b e r f a h r e n s des Zuges ohne Schwierigkeit gesehen werden kann, während der Stationsbeamte bei den vorgeschlagenen Scheiben vielleicht unter sehr ungünstigen Verhältnissen auf die Zuverlässigkeit seiner Augen angewiesen ist und durch zufällige Umstände über das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein der Scheiben getäuscht werden kann. Die Grösse derselben ist im übrigen aber durch das zulässige Begrenzungsprofil der Wagen eingeschränkt.

Der Vorschlag, bei Dunkelheit durch weisses Licht an Stelle des für gewöhnlich nach vorn grün leuchtenden Lichtes der auf dem letzten Wagen angebrachten Ober-Wagenlaternen anzuzeigen, dass das Profil an der betreffenden Endweiche für die Aus-, Ein- oder Durchfahrt anderer Züge frei ist, kann verwerthet werden, wenn der letzte Wagen thatsächlich durch einen Bremser besetzt ist. Dies ist aber häufig nicht der Fall, wie ja auch u. a. in dem § 33 Abs. 1 des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands nur vorgeschrieben ist, dass b e i e i n e r s t ä r k e r e n N e i g u n g a l s 1 : 200 i n e i n e r z u s a m m e n h ä n g e n d e n L ä n g e v o n ü b e r 1000 m d e r l e t z t e W a g e n e i n e b e d i e n t e B r e m s e h a b e n m u s s. Wenn überdies die Züge unter Anwendung durchgehender Bremsen gefahren werden, so braucht auf dem letzten Wagen, auch wenn die vorstehenden Voraussetzungen des Bahnpolizei-Reglements zutreffen sollten, ein Schlussbremser nicht vorhanden zu sein, und derselbe wird in der Folgezeit um so häufiger fehlen, je mehr die Ausrüstung der Fahrzeuge mit durchgehenden Bremsen zunimmt. Alsdann ist aber die Aenderung des grünen Lichtes der Ober-Wagenlaternen mit Umständlichkeiten verknüpft. Dem Bremser zuzumuthen, sich w ä h r e n d der Einfahrt des Zuges in die Station nach dem Schlusswagen zu begeben, um das in Rede stehende Signal zu geben, erscheint mit Rücksicht auf die hiermit verbundene Lebensgefahr unzulässig. Es bliebe daher nur übrig, den Zug zunächst zum Halten gelangen zu lassen und sodann den Thatbestand festzustellen. Bei einem solchen Verfahren würde aber Zeit verloren und dem beabsichtigten Zwecke, den Stationsbeamten s c h l e u n i g s t über die Sachlage aufzuklären, nicht entsprochen. Die gleichen Schwierigkeiten würden sich bei Anbringung des empfohlenen bezüglichen Tagessignales (durch eine Flagge) am letzten Wagen herausstellen. K—e.

Denkschriften, betreffend die Erweiterung des Preussischen Staats-Eisenbahnnetzes.

(Schluss aus No. 61.)

20. Wiesbaden-Langenschwalbach.

Während der östliche Theil des dem ehemaligen Herzogthum Nassau angehörigen Untertaunuskreises durch die seitens der Hessischen Ludwigsbahn erfolgte Erbauung der Bahnlinie Wiesbaden - Niedernhausen - Limburg dem Verkehr erschlossen ist, entbehrt die westliche Hälfte dieses Kreises noch jedes Anschlusses an das Hauptschienennetz. Nach Eröffnung des Eisenbahnbetriebes am Rhein- und Lahnufer ist der Verkehr, welcher sich ehemals auf der Frankfurt-Wiesbaden-Koblenzer

Strasse durch jene Gegend zog, zum grössten Theil auf die Eisenbahn übergegangen, und hat sich seitdem die wirthschaftliche Lage dieses Landstrichs, den die Natur ohnehin nur spärlich mit Erwerbsquellen ausgestattet hat, mehr und mehr verschlechtert.

Das gegen Süden und Westen vorgelagerte Taunus- und Rheingebirge verschliesst die Gegend dem wohlthätigen Einfluss der warmen Süd- und Westwinde und gibt ihr dadurch im allgemeinen den Charakter einer unfruchtbaren Gebirgslandschaft. In den höher gelegenen Theilen ist das Klima den grössten Theil des Jahres hindurch rauh und unwirthlich. Der landwirthschaftliche Betrieb findet auf den Höhen der nach Norden zu sich abdachenden Gegend nicht den erforderlichen Humus, und die vielfach vorkommenden tief eingeschnittenen Thäler sind bei guter Bodenbeschaffenheit zu eng, um einen ertragreichen Ackerbau zu gestatten. Dazu kommt, dass der Grundbesitz ausserordentlich parzellirt ist, wodurch dem Boden nicht einmal die Erträgnisse abgenommen werden können, die er seiner Beschaffenheit nach zu liefern im Stande wäre. Die vorhandenen zahlreichen und gut bestandenen Waldungen, welche meistens fiskalisches oder Gemeindeeigenthum sind, werden dagegen seit langen Jahren in rationeller Weise bewirthschaftet und liefern bedeutende Erträgnisse, besonders an Buchenbrennholz, weniger an Nutzholz. Versuche, eine Montanindustrie zu begründen, besonders auch die wenige Meilen nördlich an der Bahn vorkommenden Eisenerze aufzuschliessen und abzubauen, sind bis jetzt von einem nennenswerthen Erfolg nicht begleitet gewesen. Wenige Dachschiefer- und Thongruben sind die einzigen industriellen Anlagen des Gebietes.

Die Bevölkerung besitzt indessen in dem Fremdenverkehr, welchen die heilkräftigen Quellen Langenschwalbachs und die landschaftliche Schönheit des Gebirges anziehen, einen Erwerbszweig, der bereits jetzt den wesentlichsten Theil des Verdienstes liefert und von dessen Hebung vornehmlich eine Besserung der wirthschaftlichen Lage erwartet werden kann. Bei der heutigen abgeschlossenen Lage Langenschwalbachs beginnt sich indessen der Fremdenverkehr mehr und mehr den an Eisenbahnen gelegenen und bequemer erreichbaren Bädern mit ähnlichen Heilquellen zuzuwenden. Infolge dessen hat sich bereits ein Rückgang im Werthe des Grund und Bodens, der Gebäude u. s. w. bemerkbar gemacht, und eine nicht unerhebliche Anzahl der Eingesessenen ist heute gewungen, während des Sommers in dem benachbarten Rheingau und in den Industriebezirken Westfalens den in der Heimath nicht möglichen Lebensunterhalt zu suchen.

Eingehende, unter Anhörung der Lokal- und Provinzialbehörden angestellte Ermittelungen haben ergeben, dass die Erschliessung des bezeichneten Landstriches auf die zweckmässigste und zugleich billigste Weise durch die Herstellung einer Schienenverbindung zwischen Wiesbaden und Langenschwalbach erreicht werden kann. Insbesondere musste für die Wahl des Anschlusses bei Wiesbaden auch noch eine im Auge zu behaltende Fortsetzung der Bahn in der Richtung auf Zollhaus zum Anschluss an die von der Lahnbahn abzweigende Stichbahn Diez-Zollhaus ins Gewicht fallen. Im übrigen wird durch die Ausführung dieses Projekts der Frage eines etwaigen geeigneten demnächstigen Anschlusses des anderen in jener Gegend belegenen Badeortes Schlangenbad an einen geeigneten Punkt der Linie Wiesbaden-Langenschwalbach oder der Rheinbahn nicht präjudizirt.

Vom Rheinbahnhof in Wiesbaden abzweigend, durchschneidet die Bahn zunächst den Wiesbadener Stadtkreis (36 qkm, 60 000 Einwohner, jährlich 80 000 Fremde), berührt demnächst Dotzheim (2 300 Einwohner), woselbst sich auch einige gewerbliche Etablissements (Ziegeleien, zum Theil mit Dampfbetrieb und Ringöfen, Steinbrüche und Thongruben) befinden. Von Dotzheim ab liegt die Bahn abwechselnd im Gebiete des Stadt- und des Landkreises Wiesbaden (361 qkm mit 68 000 Einwohnern); mit der Reststrecke von etwa 9 km durchschneidet sie den Untertaunuskreis (625 qkm, 44 000 Einwohner), um bei der Hauptstadt desselben, Langenschwalbach (2 800 Einwohner, 4 000 Kurgäste, Quellen und eines der Badehäuser sind Eigenthum des Fiskus) ihren vorläufigen Abschluss zu erreichen.

Die Bahn besitzt eine Gesammtlänge von etwa 20 km und erschliesst ein Verkehrsgebiet von ungefähr 350 qkm, dessen Einwohnerzahl sich mit Ausschluss von Wiesbaden auf etwa 15 000 Personen beläuft.

Die Baukosten der Bahn werden ausschliesslich der Kosten für den von den Interessenten unentgeltlich herzugebenden Grund und Boden nach den stattgehabten Ermittelungen etwa 1 060 000 ℳ = 53 000 ℳ pro Kilometer betragen. Unter Hinzurechnung des staatsseitig zu den im ganzen auf 422 000 ℳ veranschlagten Grunderwerbskosten zu leistenden Baarzuschusses in Höhe von 150 000 ℳ stellt sich das staatsseitig aufzuwendende und in den Gesetzentwurf eingestellte Anlagekapital auf 1 210 000 ℳ. Der Werth des ohne Entschädigung für den veränderten Verwendungszweck herzugebenden fiskalischen Terrains erreicht im vorliegenden Falle die Höhe von etwa 150 000 ℳ.

21. Krebsöge-Radevormwald.

Durch die Herstellung der vorbezeichneten Stichbahn soll die durch die Gesetze vom 21. Mai 1883 und 4. April 1884 zur Ausführung genehmigte sogenannte Wupperthalbahn von Lennep über Krebsöge und Dahlerau nach Langerfeld (Rittershausen) ihre weitere, von den Provinzialbehörden und auch in der Landesvertretung warm befürwortete Vervollständigung erhalten. Indem über die wirthschaftlichen und Verkehrsverhältnisse des Wupperthales im allgemeinen auf die Darlegungen der Regierungsvorlage und die Ausführungen bei den Berathungen über obige Gesetze Bezug genommen wird, ist über das vorliegende Projekt im einzelnen nur noch folgendes zu bemerken:

Von der im Zuge der Wupperthalbahn zwischen Lennep und Dahlerau anzulegenden Station Krebsöge abzweigend, folgt die Linie zunächst dem Flusslaufe aufwärts bis Krähwinklerbrücke, wendet sich sodann nach Ueberschreitung der Wupper in mehrfach gewundenem Laufe nordostwärts und erreicht in thunlichster Nähe der ungefähr auf der Wasserscheide zwischen Wupper und Ruhr gelegenen Stadt Radevormwald ihren Endpunkt. Die Lage des Bahnhofs ist auch hier so gewählt, dass eine etwaige demnächstige Fortsetzung der Bahn ohne besondere Schwierigkeiten möglich ist.

Dass dem Kreise Lennep (303 qkm, 94 000 Einwohner) angehörende Verkehrsgebiet der Bahn, welche ausser der Stadt Radevormwald (1 500 Einwohner) auch einer grösseren Anzahl von Ortschaften der Gemeinden Radevormwald (9 000 Einwohner) und Hückeswagen (3 900 Einwohner) geeigneten Anschluss gewähren soll, umfasst etwa 73 qkm mit 10 000 Einwohnern.

Unter den wenig günstigen klimatischen und Bodenverhältnissen hat sich auch in diesem Theile des Wupperthales die Landwirthschaft nicht besonders entwickeln können. Dieselbe beschränkt sich hauptsächlich auf den Anbau von Hafer, Buchweizen, Kartoffeln, Klee und Futterrüben; der Bedarf an Weizen, Roggen und Gerste muss durch Einfuhr gedeckt werden, da der Anbau der besseren Getreidesorten keinen lohnenden Ertrag liefert. Der Viehstand ist nicht unbedeutend; in Radevormwald werden jährlich fünf Viehmärkte abgehalten, auf welchen Pferde, milchgebende und fette Kühe, Kälber und Schweine gehandelt werden.

Von grösserer Bedeutung ist die Textil- und Kleineisenindustrie. Die vorhandenen Wasserkräfte haben das Entstehen einer grossen Anzahl kleinerer Werke und Fabrikanlagen begünstigt, als Streich- und Kammgarnspinnereien, eine Tuchweberei, Strumpfwaarenfabriken, Reckhämmer für verschiedene Sorten Stahl (Feilenstahl, Raffinirstahl und dergl.), Maschinenfabriken, Feilenfabriken, Schlossfabriken, Stahlraffinirhammerwerke, Holzsägemühlen und Fruchtmühlen, welche sämmtlich durch Dampf- oder Wasserkraft betrieben werden.

Ausserdem wird in den zahlreichen, zerstreut umherliegenden Gehöften und Honschaften eine ausgedehnte Hausindustrie (Handweberei und Handschmiederei) betrieben, welche seit etwa 50 bis 60 Jahren heimisch ist und bisher Tausenden von Menschen Unterhalt gewährt hat. Vornehmlich werden hier Feilen, Schlösser, Zangen, Cirkel, Waagebalken, Federeisen u. s. w. angefertigt und direkt an Grosshändler und Kommissionshäuser abgesetzt. Der seit einiger Zeit beobachtete Rückgang in der industriellen Thätigkeit und dem Wohlstande der Bewohner jener Gegend wird nicht mit Unrecht auf die ungünstigen Kommunikationsverhältnisse zurückgeführt. Durch die Herstellung eines leistungsfähigen und billigen Transportweges werden Handel und Industrie aufs neue belebt und hoffentlich zu ihrer früheren Bedeutung gebracht werden. In Erwartung der Vortheile einer direkten Eisenbahn ist bereits eine Patentschlösserfabrik provisorisch errichtet und sind eine Schlossfabrik sowie eine Giesserei im Bau begriffen. Es ist zu hoffen, dass einige jetzt geschlossene oder nur mit halber Kraft betriebene gewerbliche Anlagen nach Eröffnung der Eisenbahn wieder in vollen Betrieb werden gesetzt werden.

Der Verkehr der projektirten Eisenbahn wird hauptsächlich bestehen:

im Versand: aus Kammgarn, Tuchen, Strumpfwaaren, Stahl- und Eisenwaaren, Drahtgeweben, Maschinen, Maschinentheilen, Bohlen, Grubenholz, Hafer, Kartoffeln, Butter, Milch, Vieh u. s. w.,

im Empfang: aus Kohlen, Coaks, Wolle, Garn, Baumwolle, Roheisen, altem Eisen, Luppen, Eisen in Stangen und Stäben, Eisenblechen, Messingblechen, Kupferblechen, Eisendraht, Messingdraht, Kupferdraht, Eisenwaaren aller Art, Ofenrohren, Schmelztiegel, feuerfesten Steinen, Formsand, Bauholz, Mauer- und Dachziegeln, Schiefer, künstlichem Dünger, Rübkuchen, Weizen, Roggen, Gerste, Malz, Hülsenfrüchten, Mehl, Manufaktur-, Kurz- und Spezereiwaaren und dergl.

Die Herstellungskosten der 9,6 km langen Bahn stellen sich mit Rücksicht auf die zu überwindenden erheblichen Terrainschwierigkeiten abzüglich der in Höhe von 200 000 *M.* veranschlagten, von den Interessenten zu übernehmenden Grunderwerbskosten auf 1 520 000 *M.* = rund 158 000 *M.* pro Kilometer.

22. Elberfeld-Cronenberg.

Durch die vorbezeichnete Eisenbahn soll der Stadtgemeinde Cronenberg im Kreise Mettmann die langersehnte Schienenverbindung gewährt werden. Cronenberg, auf einer der höchsten Erhebungen des Bergischen Landes belegen, gehört mit seinen 8 200 Einwohnern zu den ältesten Gemeinden des ehemaligen Herzogthums Berg und ist seit Jahrhunderten der Sitz einer weit und breit bekannten Stahl- und Eisenindustrie. Fast alle Artikel der Kleineisenindustrie werden in Cronenberg angefertigt, vornehmlich alle Arten Beile, Messer, Scheeren, Sägen, landwirthschaftliche Haus- und Gartengeräthschaften, Schreiner-, Schlosser- und Spenglerwerkzeuge, Huf- und Stiefeleisen, Nägel, Schrauben, Hacken u. s. w.; daneben bestehen Gelbgiessereien, welche Messingbeschläge für Eisenbahnwagen, Thürgriffe, Tisch- und Stuhlrollen liefern, endlich eine Anzahl Schleifereien, sowie Horn- und Holzdrechslereien, welche sich mit der Anfertigung von Stielen für Hämmer und Beile und Heften für Werkzeuge u. s. w. beschäftigen.

Im allgemeinen herrscht die Hausindustrie vor, derart, dass die einzelnen Fabrikate von den Gewerbetreibenden selbstständig in deren Werkstätten unter Zuhilfenahme von Gesellen und Lehrlingen bei weit ausgedehnter Theilung der Arbeit hergestellt werden. Etwa 80 Werkstätten haben Wasser- oder Dampfkraft; daneben sind nahezu 500 Werkstätten ohne Motoren vorhanden. Eine grössere Anzahl Händler besorgt den An- und Verkauf der Rohmaterialien und Halbfabrikate, sowie den Vertrieb der fertigen Waaren, welche letzteren vorzugsweise in den Niederländischen Kolonien und den Amerikanischen Staaten Absatz finden.

Der Betrieb der Landwirthschaft ist bei dem rauhen Klima des Hochplateaus und dem geringen Umfang der nutzbaren Ackerfläche so wenig lohnend, dass der weitaus grösste Theil des Bedarfs an Bodenfrüchten von ausserhalb bezogen werden muss.

Rings von Eisenbahnen umschlossen, jedoch von keiner derselben direkt berührt, ist Cronenberg mit seinem fast ausschliesslich nach Elberfeld gravitirenden Verkehr auf die Benutzung der Elberfeld-Hitdorfer Provinzialstrasse angewiesen, welche auf der 7 km langen Strecke Elberfeld-Cronenberg eine Höhe von 170 m mit Steigungen bis 1 : 10 überwinden muss. Infolge der ungünstigen Verkehrsverhältnisse und der durch dieselben bedingten hohen Transportkosten sind Handel und Industrie von Cronenberg immer mehr zurückgegangen, je günstiger sich die Lage anderer Orte mit gleichen Industriezweigen und direkten Schienenanschlüssen bei dem weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes gestaltet hat. Der Mangel einer Eisenbahnverbindung ist von den Bewohnern Cronenbergs um so schwerer empfunden worden, als die daselbst betriebene Eisen- und Stahlwaarenfabrikation zu ihrem Betriebe grosser Mengen Rohmaterialien — Kohlen und Eisen — bedarf und die einzelnen Artikel, ähnlich wie in Solingen und Remscheid, meist für den Bedarf des Auslandes gefertigt werden, wo sie mit der Konkurrenz Englischer Fabrikate zu kämpfen haben. Für Cronenberg muss daher in Uebereinstimmung mit den zutreffenden Ausführungen der Provinzialbehörden die Herstellung einer Eisenbahnverbindung als ein dringendes Bedürfniss bezeichnet werden; denn nur auf diesem Wege wird es möglich sein, Handel und Industrie der strebsamen Bewohner vor weiterem Rückgang zu bewahren und gegen das Ausland konkurrenzfähig zu erhalten.

Die neue ungefähr 9,4 km lange Bahn, welche auch eine Verwerthung des an den Abhängen der Bergrücken vorkommenden vortrefflichen Baumaterials (Grauwacke) ermöglichen und eine Steigerung der Produktions- und Absatzfähigkeit der in dem fiskalischen Forstrevier Burgholz (298 ha) gewonnenen Erzeugnisse herbeiführen wird, liegt etwa mit dem dritten Theile ihrer Länge im Stadtkreise Elberfeld und mit der Reststrecke im Kreise Mettmann (250 qkm, 63 800 Einwohner). Ihr Verkehrsgebiet umfasst etwa 36 qkm und — ohne die Stadt Elberfeld mit 93 500 Einwohnern — 10 000 Einwohner.

Die hauptsächlichsten Transportgegenstände der neuen Linie werden in der Einfuhr vornehmlich aus Roheisen, Eisenblech, Stahl, Steinkohlen, Coaks, Baumaterialien, Getreide, Mehl und Kartoffeln u. s. w. und in der Ausfuhr vorwiegend aus Eisen- und Stahlwaaren, Steinen und Holz bestehen.

Das Baukapital musste mit Ausschluss der auf 54 000 *M.* anzunehmenden Grunderwerbskosten, welche von den Interessenten aufzubringen sind, auf 890 000 *M.* = rund 94 700 *M.* pro Kilometer veranschlagt werden, da die ungünstigen Terrainverhältnisse nicht unerhebliche Erdarbeiten nothwendig machen.

23. Wülfrath-Velbert.

Durch die vorbezeichnete, ausschliesslich im Kreise Mettmann (250 qkm mit 63 800 Einwohnern) belegene Bahn soll der gewerbreichen Stadtgemeinde Velbert (8 800 Einwohner) nebst ihrer stark bevölkerten Umgebung die zur Erhaltung und Förderung ihres Industriebetriebes erforderliche Unterstützung gewährt werden.

Die Bewohner des auf 42 qkm mit 12 000 Einwohnern anzunehmenden Verkehrsgebietes der projektirten Bahn sind z. Z. auf die Stationen Neviges, Werden und Hösel der Eisenbahnlinien Vohwinkel - Steele bezw. Kupferdreh - Düsseldorf angewiesen. Die unter Anhörung der Provinzialbehörden angestellten Ermittelungen, von welchem Punkte aus der Anschluss der hochgelegenen Stadt Velbert an das Eisenbahnnetz zu suchen sein möchte, haben ergeben, dass hierzu die Station Wülfrath der durch das Gesetz, betreffend die Beschaffung von Mitteln für die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staats-Eisenbahnnetzes u. s. w., vom 21. Mai 1883 zur Ausführung genehmigten Stichbahn Aprath-Wülfrath sowohl mit Rücksicht auf die wirthschaftlichen und Verkehrsverhältnisse jener Gegend, als auch mit Rücksicht auf die technische Ausführbarkeit am geeignetsten ist.

In land- und forstwirthschaftlicher Beziehung ist das von der neuen Bahn berührte Gebiet von geringer Bedeutung; der Bedarf an Lebensmitteln muss zum Theil durch Einfuhr gedeckt werden. Die Haupterwerbsthätigkeit der Bewohner ist eine industrielle.

Velbert ist, wie Cronenberg, seit Alters her der Sitz einer ausgedehnten Kleineisen- und Messingwaarenindustrie, welche auch in diesem Orte vornehmlich als Hausindustrie betrieben wird; in Velbert bildet nahezu jedes Haus eine Industriestätte. Die Fabrikate, darunter besonders Thür-, Möbel- und Vorhängeschlösser — es werden wöchentlich gegen 15 000 Dutzend gefertigt —, Charnierbänder aus Eisen und Messing, Waagen und Gewichte sind weit und breit geschätzt und werden in erfolgreicher Konkurrenz gegen fremdländische Waaren ziemlich nach allen der Kultur erschlossenen Ländern abgesetzt. Ausserdem sind in Velbert Eisen- und Gelbgiessereien, Wassermühlen, Dampfschleifereien, Seidenwindereien, eine Knopffabrik, Brauereien, Brennereien, Ziegeleien, Kalkbrennereien und andere industrielle und gewerbliche Etablissements vorhanden. Für die Erhaltung und Entwickelung der Industrie von Velbert ist die Herstellung einer Eisenbahn, welche den Verkehr von den Erschwernissen eines weiten und kostspieligen Landtransportes befreit und einen leichten und billigen Austausch der Güter ermöglicht, eine Lebensfrage.

Die Haupttransportgegenstände der neuen Bahn werden hiernach bestehen:

im Versand: aus Thür-, Möbel- und Vorhangschlössern, Charnierbändern, Eisenguss, Messingguss, Riegeln, Knöpfen, Waagen, Gewichten, Mauersteinen, Bau- und Pflastersteinen, gebranntem Kalk, Kalksteinen u. s. w.,

im Empfang: aus Eisen (Eisenblech, Band-. Walz-, Stangen-, Niet- und Roheisen), Draht, Kupfer, Messing, Blei, Tiegel für Gelbgiesserei, Kohlen, Formsand, Bau- und Nutzholz, Getreide, Kartoffeln, Malz, Hopfen, Tabak, Manufaktur-, Kurz- und Farbwaaren u. s. w.

Es lässt sich erwarten, dass die neue Linie nicht nur in sich einen lebhaften Verkehr entwickeln, sondern auch auf die angrenzenden Bahnstrecken, insbesondere auf die z. Z. noch im Bau befindliche Zweigbahn Aprath-Wülfrath, deren Fortsetzung dieselbe bildet, günstige Rückwirkungen üben wird.

Das Baukapital der etwa 8,4 km langen Linie ist mit Ausschluss der auf 97 300 *M.* anzunehmenden Grunderwerbskosten, welche von den Interessenten zu tragen sind, auf 625 000 *M.* = rund 74 400 *M.* pro Kilometer veranschlagt.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Ein Umschwung in der Oesterreichischen Handelspolitik.

Zu dem in unserm letzten Berichte Erwähnten müssen wir wegen der hohen Wichtigkeit dieser Wendung noch der zahlreichen Kundgebungen hierüber gedenken, welche von vielen Körperschaften bereits in die Oeffentlichkeit gedrungen sind. Zu deren Kennzeichnung mögen hier folgende Stellen aus dem Rundschreiben des Exportvereins angefügt werden: „Als eines der grössten Hindernisse reger und fruchtbringender Entwickelung unserer auswärtigen Handelsbeziehungen wurde in den letzten Jahren nicht nur die durch die herrschenden Absperrungstendenzen hervorgerufene Erhöhung der Zölle, sondern insbesondere der Mangel an Stabilität in der Zollgesetzgebung empfunden; kaum war es einem Industriezweige gelungen, durch Ersparungen und Vervollkommnungen in der Fabrikation oder durch erlangte Erleichterungen im Transporte sich über einen höheren Zoll hinweg konkurrenzfähig zu machen, so sah er sich durch eine neue Erhöhung ausser Stand gesetzt, die

Früchte seiner Anstrengungen zu geniessen. Jede Kalkulationsbasis war für die des Exportes bedürftige Produktion geschwunden, und während früher Zeiträume von zehn und mehr Jahren, für welche man auf die Dauer des Bestehenden rechnen konnte, der Akkommodationsfähigkeit strebsamer Industrieller zu Hilfe kamen, ist gegenwärtig in wichtigen Absatzgebieten kaum auf Monate hinaus ein Zollsatz als gesichert anzunehmen; es ist dies ein Uebelstand, der schwer empfunden wird. Mit grosser Freude muss daher die von Seiner Excellenz dem Herrn Handelsminister ausgesprochene Absicht, durch Verträge mit Konventionaltarifen die in der Gegenwart so schwer entbehrte Stabilität der Handelsgrundlagen für die Zukunft wieder zu sichern, begrüsst werden und es stellt sich somit als eine durch Patriotismus ebensowohl, wie durch den eigenen Vortheil begründete strenge Pflicht der Interessenten dar, die Bestrebungen des Herrn Ministers in jeder nur möglichen Weise zu unterstützen und zu fördern. In erster Linie dient diesem Zwecke eine genaue und objektive Darstellung der üblen Folgen, welche für die einzelnen Geschäftszweige aus den gegenwärtigen Verhältnissen entstehen."

Abkühlung der Eisenbahnwagen.

Durch einen Erlass des K. K. Oesterreichischen Handelsministers vom 17. Juli d. J. wurde den Oesterreichischen Bahnverwaltungen folgendes bekannt gegeben:

„Mit dem Erlasse vom 4. Mai 1885 wurde der Verwaltung empfohlen, Vorsorge zu treffen, dass die Luft in den Koupees der Personenwagen, welche längere Zeit vor ihrer Benutzung sowohl in den Ausgangsstationen der Züge als auch in den Zwischenstationen der Sonnenhitze ausgesetzt waren, durch Begiessen der Wagendächer mit Wasser, sowie durch rechtzeitiges Oeffnen der Thüren und Fenster abgekühlt werde. Während nun durch das Oeffnen der Thüren und Fenster eine Abkühlung der Luft in den Koupees theilweise erreicht wurde, blieb der Effekt, welcher durch das Begiessen der Wagendecken mit kaltem Wasser erzielt worden ist, nach den gemachten Erfahrungen weit hinter den gehegten Erwartungen zurück, und steht derselbe insbesondere in gar keinem Verhältnisse zu den Schwierigkeiten, welche der empfohlene Vorgang unter Umständen darbieten kann. Aus diesem Grunde sehe ich mich veranlasst, den seitens der Bahnverwaltungen gegen das Begiessen der Wagendächer gemachten Vorstellungen Rechnung tragend, von der weiteren Aufrechthaltung dieser Anordnung abzusehen. Dagegen fordere ich die Verwaltung auf, für eine ausgiebige Lüftung der Koupees jener Personenwagen, welche durch längere Zeit der Sonnenhitze ausgesetzt waren, um so angelegentlicher Sorge zu tragen, als diese Massnahme auch mit Rücksicht auf die sanitären Verhältnisse des heurigen Sommers dringend geboten erscheint."

Diesen Erlass begleitet das „Centralbl. f. Eisenb. u. Dampfschifffahrt" mit einer Bemerkung, welcher wir folgendes entnehmen: Es wurden von den Bahnverwaltungen die verschiedenartigsten Versuche zur Abkühlung der Wagen gemacht. Aus den hierüber erstatteten Berichten der K. K. Betriebsdirektion der Staatsbahnen ist zu ersehen, dass durch das Lüften der Koupees vor deren Benutzung eine viel ausgiebigere Abkühlung erzielt wurde, als durch das Begiessen der Wagendächer. Der Umstand, dass durch das Begiessen der Wagen die Luft in den Koupees in nur ganz geringem Masse — 1 bis 2 Grad — abgekühlt wird, dürfte darauf zurückzuführen sein, dass sehr kaltes Wasser nur selten in den Cisternen oder Reservoirs vorräthig, frisch aus dem Brunnen geschöpftes aber so weit zu transportiren ist, dass ein erfolgreiches Begiessen nicht durchführbar erscheint. Auch haben viele Personenwagen eine doppelte Dachverschalung, so dass sich die Abkühlung in das Innere eines Koupees erst dann fortpflanzt, wenn die aus Luft bestehende Isolirschicht zwischen den beiden Verschalungen kühl geworden ist.

Massnahmen gegen die Cholera.

Seitens des K. K. Ministeriums des Innern wurde angeordnet, dass auf der Eisenbahnstation St. Peter, welche den Knotenpunkt für die Verkehrslinie nach Triest, Fiume und Pola bildet, eine genaue ärztliche Untersuchung sämmtlicher auf diesen Bahnlinien eintreffenden Reisenden und ihres Gepäckes in betreff des unbedenklichen Gesundheitszustandes der erstern und der Desinfektion und Reinigung der Effekten vorgenommen werde und die der Ansteckung verdächtigen Personen oder Gepäckstücke dem in St. Peter deshalb eigens beauftragten Aufsichtsarzte zur weitern Behandlung zu übergeben seien. — Seitens der Ungarischen sowie der Kroatisch-Slavonischen Landesregierung wurde angeordnet, dass die Wagen unter Aufsicht der Bahnärzte einer gründlichen Desinfizirung unterzogen werden und dass die Züge aus Fiume nur bis zur Station C. Moravicza zu verkehren haben, wo ein Umsteigen der Reisenden stattfindet. Dort sollen letztere ärztlich untersucht und das Reisegepäck mittelst Karboldämpfen desinfizirt werden. Daselbst hat auch ein Wechsel des Zugbegleitungs- und Maschinenpersonals stattzufinden. Ferner wurde angeordnet, dass die aus Fiume in den Stationen Buccari und Fuzine ankommenden Reisenden ärztlich untersucht und sammt ihrem Gepäck einer gründlichen Desinfizirung unterzogen werden. Endlich wurde das Zugpersonal angewiesen, die aus Fiume abgehenden Reisenden fortwährend zu beobachten. Jedes Zugkorps soll ausserdem mit den zur ersten Hilfeleistung nothwendigen Medikamenten versehen werden. Mit der Kontrolirung dieser Massregeln ist Seitens der Ungarischen Staatsbahnen der Chefarzt beauftragt worden.

Zur Förderung der Ungarischen Getreideausfuhr.

Das Ungarische Kommunikationsministerium hat über die diesfällige Eingabe der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn seine Befriedigung ausgedrückt, weil dadurch in dem Verkehre der inländischen Stationen dieser Bahn mit dem Auslande die billigern lokalen Tarifsätze der Ungarischen Staatsbahnen — wenn auch nur vorläufig — zur Anwendung gelangen. Gleichzeitig liess der Minister die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und die der Kaschau-Oderberger Bahn auffordern, sich diesen von der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn beabsichtigten Tarifbegünstigungen bezüglich der auf den gemeinschaftlichen Stationen aufzugebenden Sendungen anzuschliessen. Der Minister hat ausserdem noch angeordnet, dass die Königlich Ungarischen Staatsbahnen behufs Beseitigung, bezw. Vorbeugung der Folgen, welche aus der seitens der Direktion der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahnen geschaffenen Lage entspringen, Fürsorge zu treffen haben. Endlich wurde die Direktion der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn aufgefordert, diese Tarifbegünstigungen nicht blos auf die vorgeschlagenen 2 Monate zu beschränken und nicht an ein Minimalquantum von 10 Waggons zu knüpfen, sondern in Erwägung zu ziehen, ob es nicht aus volkswirthschaftlichen Gründen angezeigt wäre, diese Tarifbegünstigungen dauernd beizubehalten, damit der Ungarische Getreidehandel ausser den übrigen Schwierigkeiten nicht auch noch in die Lage komme, diese Begünstigung sich gerade dann entzogen zu sehen, wenn er derselben infolge der voraussichtlichen Konkurrenz auch sehr bedürftig sein könnte.

Konzessionirung der Mühlkreisbahn.

Unter dem 28. Juli wurde dem Bürgermeister von Linz, Johann Wimhölzel, und Genossen die Konzession zum Bau und Betrieb einer Lokalbahn von Linz-Urfahr nach Aigen (Mühlkreisbahn) ertheilt. Die in Aussicht genommene, etwa 57,5 km lange Bahn beginnt nördlich der Stadt Urfahr, gelangt sodann zur Reichsstrasse und führt theils entlang, theils auf derselben nächst Ottensheim nach Rottenegg. Daselbst biegt die Linie in den Saurüsselgraben ein, benutzt in demselben die Reichsstrasse bis Gerling und wird von hier aus im Pesenbachthale über Hager nach Neufelden weitergeführt. Von diesem Orte an wird das grosse Mühlflussthal bis zur Einmündung des Krennbaches und sodann das Thal des letzteren bis zu einem Punkte benutzt, wo die Bahn mittelst Ueberschreitung einer günstig gelegenen Einsattlung nördlich von dem Markte Rohrbach wieder an die Reichsstrasse gelangt, an welcher in möglichster Nähe des letztgenannten Ortes eine Station angelegt werden soll. Von der Station Rohrbach ab führt die Bahn zunächst nach dem Weiler Ramler, hierauf nach Kloster Schlägl, um sodann, den dortigen Mühlfluss übersetzend, auf das Gebiet von Aigen zu gelangen, woselbst dieselbe in der gleichnamigen Station ihren Endpunkt findet. Das effektive Anlagekapital für diese Lokalbahn ist mit 2 300 000 fl. Oe. W., d. i. 40 000 fl. für das Kilometer angenommen. Auf Grund des Gesetzes vom 29. April 1885 leistet die Staatsverwaltung einen Kapitalsbeitrag von 900 000 fl. (durch Uebernahme von Stammaktien al pari), das Land Oberösterreich einen Beitrag von 200 000 fl.

Die Mährisch-Schlesische Städtebahn und die Kremsierer Bahn.

Ueber das Tracen-Revisionsoperat für die erstgenannte, von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auszubauende Bahn ist die Entscheidung des K. K. Handelsministeriums ergangen. Bezüglich der Linie für das Endstück von Friedland nach Teschen lagen drei Varianten vor. Die Regierung hat dem Antrage der Kommission entsprechend entschieden, dass dieselbe von Friedland über Friedeck und Dobrau nach Teschen geführt werde. Von Friedland bis Friedeck soll die Linie der Ostrau-Friedlander Bahn mitbenutzt werden; es schweben auch bereits mit der Verwaltung der letzteren die Verhandlungen wegen eines Péagevertrages. Nunmehr können auch die Detailprojekte ausgearbeitet werden. Nach Fertigstellung derselben wird die Begehungs-Kommission in Wirksamkeit treten; dies dürfte im September möglich sein. Die Begehung der Strecke ist mit der Entscheidung über etwaige Expropriationen und über zahlreiche Detailfragen verbunden, erfordert somit wieder einen längeren Zeitraum. Der Bau selbst wird daher aller Voraussicht nach erst im nächsten Jahre beginnen können. Was die Kremsierer Bahn betrifft, welche in die Mährisch-Schlesische Städtebahn einzubeziehen ist, so werden nochmals Verhandlun-

gen gepflogen werden, um die Bahn im Wege der freien Vereinbarung zu erwerben. Die Verwaltung der Nordbahn hatte, da die ersten Verhandlungen mit den Beauftragten der Kremsierer Eisenbahngesellschaft zu keiner Einigung führten, die Vermittelung der Regierung angesucht; das Handelsministerium hat aber die Nordbahn eingeladen, es nochmals mit Verhandlungen zu versuchen. Erst wenn auch der neue Versuch fruchtlos bleiben sollte, würde die Regierung eventuell zur konzessionsmässigen Einlösung der Kremsierer Bahn schreiten, um diese sodann der Nordbahn zu übertragen.

Betriebseinnahmen und Bahneröffnungen im Monat Juni d. J.

Es wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 6428072 Personen und 4790598 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 18537050 Gulden erzielt, das ist für das Kilometer 828 fl. Im gleichen Monate 1885 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehr von 6064098 Personen und 4812984 t Güter — 19487380 fl. oder für das Kilometer 891 fl., daher ergibt sich für den Monat Juni 1886 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 7,1 pCt. Die auf dem Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnnetze im ersten Halbjahr 1886 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 107745006 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 113780781 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge des Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnnetzes für die Zeitperiode vom 1. Januar bis 30. Juni 1886 22301 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres dagegen 21825 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1886 auf 4832 fl. gegen 5213 fl. für 1885, d. i. um 381 fl. oder für das Jahr berechnet, für 1886 auf 9664 fl., für 1885 auf 10426 fl., d. i. um 762 fl., mithin um 7,3 pCt. ungünstiger. Folgende Bahnen wurden in diesem Monate eröffnet: Am 1. Juni die 10,09 km lange Lokalbahn Svolenoves-Smecna im Betriebe der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die 25,5 km lange Lokalbahn (Dampftramway) Wien-Stammersdorf, mit der Abzweigung von Floridsdorf nach Gross-Enzersdorf, am 7. Juni für den Personen- und am 15. Juni auch für den Frachtenverkehr. Am 4. Juni die 51,13 km lange Theilstrecke der Böhmisch - Mährischen Transversalbahn Segen-Gottes-Okrisko und am 13. Juni die 22,28 km lange Flügelbahn von Studenetz nach Gross - Meseritsch der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft. Am 14. Juni die 54 km lange Theilstrecke Munkacs - Szolyva - Harsfalva der Königlich Ungarischen Staatsbahnlinie Munkacs-Beskid im Betriebe der Ungarischen Nordostbahn. Am 16. Juni die 28 km lange Strecke Varad-Velencze-Drag-Cseke, Fortsetzung der Vizinalbahn Gross-Wardein-Varad-Velencze, im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Oberingenieur Josef Ritter von Wenusch in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für schmalspurige Lokalbahnen: a) von der Station Gmünd der Kaiser Franz-Josefbahn nach Weitra und Gross-Pertholz bis gegen die Oberösterreichische Landesgrenze, und b) von der Station Schrambach der Oesterreichischen Staatsbahnen nach Mariazell über St. Egydi, eventuell über Türnitz und Annaberg, auf die Dauer eines Jahres und den Bauunternehmern Karl von Demuth und Eduard Klemensiewicz in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Wöllan (bei Cilli) nach Unter-Drauburg auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Ungarn.

Der Ungarische Kommunikationsminister hat Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für folgende Bahnen ertheilt: dem Dr. Hermann Muranyi und Isidor Königsberger für eine von der Station Boba-Jenoshaza der Ungarischen Westbahn bis Janoshaza führende normalspurige Vizinalbahn auf die Dauer eines Jahres; dem Advokaten Dionys Szitar für eine von der Station Boglar der Linie Budapest-Kanisza der Südbahn-Gesellschaft, eventuell von Lelle abzweigende, nach Kaposvar führende normalspurige Vizinalbahn auf die Dauer eines Jahres, und dem Reichstagsabgeordneten Julius Barczay und dem Emanuel Moskowits für eine von der Station Erlau der Linie Füzes-Abony - Erlau der Königlich Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Felnemet, Szarvaskö, Monosbel, Apatfalva nach Nadasd führende normalspurige Sekundärbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Reform des Central-Abrechnungsbüreaus.

In der letzten Sitzung der Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahn - Direktorenkonferenz kam der „N. Fr. Pr.“ zufolge die seitens der Oesterreichischen Staatsbahnen erfolgte Kündigung des Central-Abrechnungsbüreaus zur Erörterung. Der Präsident der Oesterreichischen Staatsbahnen, Baron Czedik, erklärte, es sei durchaus nicht seine Absicht, diese für die gegenseitige Verrechnung der Eisenbahnen so wichtige Einrichtung zu beseitigen; er wünsche im Gegentheil auf das lebhafteste deren Fortbestand und habe die Kündigung nur vorgenommen, um eine Reform herbeizuführen. Dies gehe auch aus der Form der Kündigung hervor, indem sich die Staatsbahnen in der bekannten Zuschrift ausdrücklich bereit erklärten, in Verhandlungen zum Abschlusse neuer Vereinbarungen einzutreten. Baron Czedik theilte der Konferenz mit, die Generaldirektion der Staatsbahnen sei eben damit beschäftigt, den Entwurf eines neuen Uebereinkommens auszuarbeiten, und wolle denselben, sobald er fertiggestellt ist, den Eisenbahnverwaltungen vorlegen. Die Konferenz nahm von diesen Erklärungen mit Befriedigung Kenntniss, fasste jedoch, mit Zustimmung des Präsidenten der Staatsbahnen, den Beschluss, ein Komitee von sieben Mitgliedern einzusetzen, welchem der angekündigte Entwurf direkt zur Berathung und Berichterstattung zugewiesen werden soll. Derselbe dürfte im Monat September fertiggestellt sein. Da das geltende Uebereinkommen infolge der Kündigung mit Ende 1886 ausser Kraft tritt, so wird das Komitee die Berathungen mit aller Beschleunigung führen, und man zweifelt auch nicht, dass die neuen Vereinbarungen noch vor Schluss des Jahres zum Abschlusse kommen werden.

Betriebseinnahmen der Oesterreichischen Staatsbahnen im ersten Halbjahr 1886.

Dieselben sind um 0,42 Millionen grösser gewesen, als in der gleichen Periode des Vorjahres. Von diesen Mehreinnahmen entfielen auf die neueröffneten Lokalbahnen St. Pölten-Tulln, Asch-Rossbach und Fehring-Fürstenfeld 0,14 Millionen, so dass auf die reinen Mehreinnahmen 0,29 Millionen rund verbleiben. Der Zuwachs ist der Hauptsache nach auf Rechnung des Güterverkehrs zu schreiben. Derselbe hat um 0,07 Millionen Tonnen der Quantität nach zugenommen und sich vielfach auf grösseren Strecken bewegt. Süddeutschland und die Schweiz haben in den letzten Monaten einen erhöhten Bedarf für Getreide gehabt und auch Holz ist in grösseren Quantitäten als bisher auf der Arlbergstrecke nach Deutschland und Frankreich gegangen. Der Personenverkehr ist mit Rücksicht auf die ungünstige Witterung weniger befriedigend.

Ausführung von Bauten auf Bahnhöfen.

Auf Grund der Bauordnung für Wien hat der Magistrat dieser Stadt um die Bekanntgabe aller Benutzungskonsense für die auf den Wiener Bahnhöfen ausgeführten Bauten angesucht. Infolge dessen wurde die K. K. Generalinspektion für Eisenbahnen rücksichtlich der Privatbahnen und die K. K. Generaldirektion der Staatsbahnen für letztere vom K. K. Handelsministerium angewiesen, gemäss den §§ 31 und 19 der Verordnung vom 25. Januar 1879 beziehungsweise §§ 1 und 2 der Eisenbahn - Betriebsordnung vom 16. November 1851 die gedachten Baukonsense der genannten Behörde von Fall zu Fall bekannt zu geben.

Der Rumänische Zollkrieg und die Bahneinnahmen.

In dem Berichte, welchen die Lemberg - Czernowitzer Eisenbahn über die Verkehrsentwickelung auf den gesellschaftlichen Linien im Monat Juni d. J. an das Handelsministerium gerichtet hat, finden bereits die mit 1. Juni in Kraft getretenen zollpolitischen Massnahmen gegen Rumänien ihren Ausdruck. Die kilometrischen Einnahmen haben sich im Vergleiche zum Berichtsmonate des Vorjahres auf der Linie Lemberg-Czernowitz um 24,5 pCt. und auf der Linie Czernowitz-Suczawa um 44,9 pCt. verringert. Die Gesammteinnahme der Gesellschaft im Monat Juni beträgt 203215 fl., also um 87103 fl. weniger als im Juni 1885. Die Gesellschaft begleitet diesen Ausfall mit folgender Bemerkung: „Da der Waarenaustausch zwischen Oesterreich-Ungarn und Rumänien einen wesentlichen Bestandtheil des Verkehrs der Gesellschaft bildet, war durch die Erschwerung, beziehungsweise Verhinderung dieses Austausches eine Abnahme des Verkehrs zu erwarten; folgerichtig sind es auch die wichtigeren Artikel der gegenseitigen Ein- beziehungsweise Ausfuhr, bezüglich deren sich im Juni 1886 ein Ausfall gegen die gleiche Betriebsperiode des Vorjahres ergibt, und zwar: Getreide 9406 t, Stückgüter 4768 t und Nutzholz 2933 t, sowie Borstenvieh 444 t.“

Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln.

Vor einigen Monaten fand im Handelsministerium eine Konferenz von Maschinenfabrikanten und Vertretern der Eisenbahnen statt, deren Zweck es war, die letzteren zu veranlassen, mit Rücksicht auf die mangelnde Beschäftigung der Maschinenindustrie mit grösseren Bestellungen vorzugehen. Infolge dieser Anregung sind in der letzten Zeit namhafte Anschaffungen von Eisenbahnbetriebsmitteln gemacht worden. So hat, dem „Tageblatt“ zufolge, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn 16 Lokomotiven mit Tendern, 52 Personenwagen und 400 Güterwagen, die Buschtêhrader Bahn 80 Kohlenwagen und 20 Schemelwagen,

die Aussig-Teplitzer Eisenbahn 5 Lokomotiven, 6 Tender und 200 Kohlenwagen bestellt. Ferner hat die Südnorddeutsche Verbindungsbahn die Lieferung von 10 neuen Interkommunikationswagen vergeben und die Verwaltung der Oesterreichischen Nordwestbahn beschlossen, eine Ausschreibung auf 60 Personenwagen zu veranstalten.

Die Arbeiten an der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn. Dieselben schreiten rüstig vorwärts. Speziell die Verbindung zwischen Iglau und der Franz-Josefbahn wird rasch gefördert. Mit Rücksicht auf die Strecke Brünn-Segen-Gottes-Okrisko wird Brünn binnen kurzem über eine dritte Verbindung mit Prag verfügen. Da die drei Linien Brünn-Wildenschwert, Brünn-Kolin und Brünn-Tabor bis Prag ungefähr gleich lang sind, so wird auch eine entsprechende Theilung des Brünn-Prager und Brünn-Bodenbacher Verkehrs zwischen der Staatsbahngesellschaft, der Nordwestbahn und den K. K. Staatsbahnen vorgenommen werden müssen. Es haben diesbezügliche Besprechungen bereits vor längerer Zeit stattgefunden. Die offiziellen Verhandlungen über diesen Gegenstand werden wohl gleichzeitig mit der Erneuerung der vor zwei Jahren bereits gekündigten Böhmischen Kartelle stattfinden.

Refraktorschirme für die Feuerheerde der Lokomotivkessel. Die „Naturwissenschaftliche Rundschau" bespricht deren Anwendung zur Verringerung des Wärmeverlustes. Die Hauptsache aber wäre nach Ricour die Verminderung des Widerstandes, welche die Luft dem Laufe schneller Züge entgegensetzt. Der Widerstand der Luft wird bei grossen Geschwindigkeiten enorm. Sie spielt in der Gesammtheit der Widerstände bei einem Eisenbahnzuge die grösste Rolle. Nach den Versuchen von Ricour wächst dieser Widerstand im Quadrate der Geschwindigkeiten. Er betrug 49 kg für das Quadratmeter bei einer Geschwindigkeit von 70 km in der Stunde. Die Widerstandsfläche einer Lokomotive und ihres Tenders kann für gewöhnlich bei der Fahrt auf 12,5 qm geschätzt werden. Der Widerstand, welchen die Luft der Bewegung bietet, beträgt somit bei einer Geschwindigkeit von 70 km nicht weniger als 612½ kg. Das ist enorm. Nach den Berechnungen von Ricour könnte man diesen Widerstand beträchtlich verringern, wenn man den Vordertheilen der Lokomotive eine Oberfläche ähnlich derjenigen eines Bootes gäbe, das heisst eine Oberfläche mit doppelt geneigter Ebene, welche die Luft besser schneidet, als die jetzige platte Fläche. Man würde damit allein 13 pCt. nutzbarer Arbeit gewinnen. Wir haben uns hierüber bei einem hervorragenden Fachmanne aufzuklären gesucht, welcher dieses ganze Projekt für undurchführbar erklärt. Es ist jedoch deshalb davon Notiz zu nehmen, damit darauf aufmerksam gemacht werde, in welcher Weise solche hochwichtige Fragen unter wissenschaftlichem Scheine irreführend behandelt werden.

Ausgleich mit einer Bauunternehmung.

Zwischen der Verwaltung der Carl-Ludwigbahn und der Bauunternehmung der Lokalbahn Jaroslau-Sokal ist es gelegentlich der Abrechnung dieses Baues zu Differenzen gekommen. Die beiden Parteien bestellten diesbezüglich ein Schiedsgericht, welches nunmehr sein Urtheil gefällt hat. Demselben zufolge wurde die von der Bauunternehmung gestellte Nachtragsforderung von 0,4 Millionen Gulden auf 0,1 Million Gulden ermässigt und die Carl-Ludwigbahn zur Zahlung dieser Summe verpflichtet erachtet. Die Gesellschaft hat auch schon die nöthigen Schritte gethan, um eine entsprechende Erhöhung des konzessionsmässigen Anlagekapitals zu erwirken.

Pensionsfonds der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn.

Die diesbezüglichen Verhandlungen haben der „N. Fr. Pr." zufolge ihren Abschluss gefunden. Dieser Fonds vermochte nämlich in der letzten Zeit den gestellten Anforderungen nicht mehr zu genügen, es musste daher untersucht werden, durch welche Reformen die Leistungsfähigkeit des Fonds sichergestellt werden könnte. Die Berathungen führten zu dem Ergebnisse, dass die Regelung der Fondsverhältnisse in erster Reihe nur durch Erhöhung der Beiträge der Gesellschaft wie der Beamten erzielt werden könne. Nach 29jährigem Bestande und nach Einverleibung der Fonds der bestandenen Pensionsinstitute der Wien-Raaber und der Brünn-Rossitzer Eisenbahngesellschaften stellte sich das Aktivvermögen des Pensionsfonds am 31. Dezember 1885 auf 5 110 663 fl., bestehend aus 47 549 fl. in Baarem, 2 037 675 fl. in Effekten und 3 025 438 fl. in Realitäten zu Wien und Pest. Das Vermögen des Instituts hatte sich im Vergleiche zu dem Stande am Schlusse des Jahres 1884 von 5 140 383 fl. um 29 719 fl. vermindert. Bis zur Höhe dieser Summe musste somit im abgelaufenen Jahre das Kapital des Fonds angegriffen werden, um den Pensionsansprüchen der in Ruhestand getretenen Beamten und deren Familien zu genügen. Der freiwillige Beitrag der Gesellschaft belief sich für 1885 auf 99 899 fl. und die Gesammtbeiträge seit 1857 betrugen 1 639 686 fl. Die Anzahl der Mitglieder des Instituts belief sich Ende 1885 auf 2 230. Die Zahl der Pensionisten und der Kinder betrug 1 045. Die Summe der mit Ende 1885 zugesprochenen Jahrespensionen und Kinder-Erziehungsbeiträge stellte sich auf 579 122 fl. Die Vermehrung der Pensionen und Erziehungsbeiträge im Jahre 1885 belief sich auf 63 291 fl. Bis jetzt beliefen sich die Jahresbeiträge der Beamten zum Pensionsfonds auf vier, jene der Gesellschaft auf drei Prozent der Gehalte. Von nun ab sollen sowohl die Beamten als auch die Gesellschaft sechs Prozent der Gehalte beitragen, und die Gesellschaft übernimmt zugleich die Garantie für etwaige Ausfälle. Der Präsident des Pariser Komitees wie des vereinigten Verwaltungsrathes, Herr Edmond Joubert, erklärte sich namens der Pariser Grossaktionäre wie der dortigen Verwaltung bereit, der Gesellschaft zu Gunsten des Beamten-Pensionsfonds neue Opfer aufzuerlegen, wenn durch dieselben die bestehenden Unzuträglichkeiten endgültig beseitigt werden. Auf Grund dieser prinzipiellen Zusage arbeitete der gegenwärtige Präsident des Oesterreichischen Verwaltungsrathes, Feldzeugmeister Baron Scudier, einen Plan aus, der die Billigung des Verwaltungsrathes fand und auch schon in der Ausführung begriffen ist. Ferner sollen, um den massenhaften Pensionirungen einen Riegel vorzuschieben, in den beiden ersten Jahren nach dem Inslebentreten des neuen Regulativs nur Pensionirungen bis zum Gesammtbetrage von 70 000 fl. für das Jahr, darüber hinaus aber nur bis 40 000 fl. für das Jahr erfolgen dürfen. Nach diesem Plane wird der Pensionsfonds, wie man glaubt, nach Verlauf von zwanzig Jahren vollkommen aktiv sein.

Ausserordentliche Generalversammlung der Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft am 3. August d. J.

Wegen einer Neuwahl des Verwaltungsrathes dieser Wiener Zahnradbahn fand schon seit längerer Zeit eine Bewegung statt, welche die Einberufung dieser Generalversammlung zur Folge hatte. Sofort nach Feststellung der Beschlussfähigkeit derselben erhielt Advokat Dr. Neumann das Wort zur Begründung des von ihm ausgehenden Antrages auf Neuwahl des Verwaltungsrathes. Der Redner protestirt zunächst gegen die anlässlich der Einberufung der ausserordentlichen Generalversammlung in der offiziellen Kundmachung enthaltene Polemik der gegenwärtigen Verwaltung gegen ihn. Seine Absichten seien einfach die, der von ihm vertretenen Gruppe grosser Aktienbesitzer einen entsprechenden Einfluss auf die Verwaltung zu sichern. Die Resultate, die bisher erzielt wurden, seien unbefriedigende. Die Bahn werfe kein Erträgniss ab und es sei wenig Aussicht vorhanden, dass sich dies in der nächsten Zeit ändern werde, so dass die Vermuthung gerechtfertigt erscheine, die Geschäftsmethode des gegenwärtigen Verwaltungsrathes sei nicht die richtige. Nach seiner Auffassung müsse der Kahlenberg popularisirt werden. Ein weiteres Moment, welches die Rekonstruktion der Verwaltung wünschenswerth mache, sei das geradezu „unheimliche" Verhältniss der Kahlenbergbahn zur Neuen Wiener Tramwaygesellschaft. In beiden Verwaltungen besitze eine und dieselbe Persönlichkeit einen herrschenden Einfluss, doch scheine dieselbe, da sie bei der Neuen Tramway mit grösseren Kapitalien engagirt sei, ein lebhafteres Interesse an dieser zu nehmen, als an der Kahlenbergbahn. Gerade ein Ereigniss aus der letzten Zeit, die Uebertragung der Konzession für die Linie Schottenring-Nussdorf an die Neue Wiener Tramwaygesellschaft, spreche für seine Auffassung. Uebrigens habe er gegen dieses statutenwidrige Vorgehen einen Protest beim Ministerium überreicht. Aktionär Löwy findet, dass man mit diesen Bedenken bis zur nächsten ordentlichen Generalversammlung hätte warten können. Es scheine ihm hier eine Koulissengeschichte mitzuspielen, die er gern aufgeklärt sehen würde. Aktionär Baum interpellirt den Verwaltungsrath darüber, ob thatsächlich die Absicht einer Vereinigung mit der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft bestehe oder nicht. Der Vorsitzende, Dr. von Mayer, erwidert in eingehender Rede auf die Ausführungen des Dr. Neumann, dessen Ideen bereits wiederholt im Schosse der Verwaltung besprochen worden seien, allein, entweder haben die Mittel zu deren Verwirklichung gefehlt, oder habe man über den voraussichtlichen Erfolg derselben eine andere Meinung gewonnen. Was jene Persönlichkeit betreffe, die zugleich dem Verwaltungsrathe der Kahlenbergbahn und der Neuen Tramwaygesellschaft angehört (Herr Wilhelm von Lindheim), so schätze sich die Verwaltung glücklich, eine solche Arbeitskraft gewonnen zu haben, die zugleich das Einvernehmen mit der Neuen Wiener Tramway aufrecht erhalte. Was die Vereinigung zwischen den beiden Gesellschaften anlangt, so gehören zu einer solchen immer Zwei, und die Neue Wiener Tramway wollte dieselbe nicht. Nach einer ziemlich erregten Auseinandersetzung zwischen dem Mitgliede des Verwaltungsrathes, Herrn Herz, und einem Aktionär, der die Kontrole im Hotel mangelhaft findet, erörterte der Verwaltungsrath Dr. M. Löwy die Konzessionsfrage. Er führte aus, dass der Verwaltungsrath im eigenen Wirkungskreise berechtigt war, die Transaktion mit der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft in betreff der Linie Schottenring-Nussdorf abzuschliessen dass eine frühere Generalversammlung diese Transaktion ge-

nehmigend zur Kenntniss genommen habe und die Konzessionsübertragung nur eine Konsequenz dieser Transaktion sei. Wäre der Protest gegen die Konzessionsübertragung von Erfolg, so würde dem Unternehmen ein übler Dienst geleistet. Hierauf wurde zur Abstimmung über die Frage geschritten, ob eine Neuwahl des Verwaltungsrathes vorgenommen werden solle. Die Neuwahl wird mit 778 gegen 583 Stimmen abgelehnt.

Personalien im K. K. Oesterreichischen Handelsministerium und bei den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die „Wiener Zeitung" veröffentlicht die Ernennung des Titular-Sektionschefs Dr. Heinrich Ritter von Wittek zum Wirklichen Sektionschef. Dieser verhältnissmässig noch sehr junge Würdenträger verdankt seine rasche Laufbahn seiner hohen Begabung und seinem ausserordentlichen Fleisse. Diese Eigenschaften traten bei den vielen Verstaatlichungsverhandlungen, welche er auch im Parlament zu vertreten hatte, glänzend hervor. Damit hat es wohl für längere Zeit nun sein Bewenden, dagegen ist ihm nunmehr das gesammte Oesterreichische Privat-Eisenbahnwesen zugewiesen. Der Austritt des zur Generaldirektion der K. K. Staatsbahnen einberufenen Betriebsdirektors Pechar aus den Staatsdiensten wird durch folgende offiziöse Mittheilung begründet: „Bekanntlich wurde Direktor Pechar vor kurzem von der Leitung der Betriebsdirektion der Staatsbahnen in Prag enthoben und zur Dienstleistung bei der Generaldirektion Wien einberufen. Hierdurch wäre selbstverständlich die gleichzeitige Besorgung der noch erübrigenden Geschäfte (Kohlenwerke u. s. w.) der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Eisenbahngesellschaften ausgeschlossen gewesen. Da nun der Verwaltungsrath der letztgenannten Bahngesellschaft kürzlich beschlossen hat, auf die Leitung der rein genossenschaftlichen Geschäfte durch Direktor Pechar nicht verzichten zu können, die Staatsverwaltung andererseits nicht in der Lage war, ihm bei seiner Stellung in Wien jene Benefizien einzuräumen, deren er sich bei der bisherigen Doppelstellung seitens der Gesellschaften zu erfreuen hatte, musste der genannte Herr Direktor die bereits abgegebene Erklärung, der Berufung nach Wien bereitwilligst Folge geben zu wollen, zurücknehmen, und wird Herr Pechar nunmehr ausschliesslich in die gesellschaftlichen Dienste der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Bahn zurücktreten. Für die Entlastung des Verkehrsdirektors der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen wird in anderer Weise Vorsorge getroffen werden."

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Gasteiner Kaiser-Zusammenkunft und die auf dem Getreidemarkt eingetretene Preissteigerung paralysirten einigermassen die todte Saison auf der Börse. Die Kourse der marktgängigen Bahnaktien schwankten nur um ein unbedeutendes; so verzeichneten eine kleine Avance Carl-Ludwigbahn (193), Nordwestbahn (174,50) und Elbethal (171,50), während Nordbahn (2288), Staatsbahn (228,75) und Südbahn (115,75) einen kleinen Rückgang erfuhren. Etwas grösser war derselbe bei der Lemberg-Czernowitzer Bahn (230,50), welche unter dem vorerwähnten Juniausweis litt. Bis zu dem auf Ende dieses Monats stattfindenden Wiener Saatenmarkt dürften auch nur geringe Koursveränderungen vorkommen, weil dann erst die Ausfuhraussichten eine greifbare Gestalt annehmen werden.

Aus Bayern.

Bayerische Staatseisenbahnen: Organisation der Generaldirektion.

Zu Räthen bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurden befördert: der Oberingenier Johann Mohnié, der Ober-Maschinenmeister Eugen Mahla, der Oberinspektor Frdrch. Fischer, der Oberingenieur Gust. Ebermayer und der Oberinspektor Hugo Dillenius; zu Oberinspektoren bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen: der Inspektor Jos. Stettner und die Assessoren Carl Ruckdeschel und Dr. Oskar Wehrmann; zu Assessoren: die Sekretäre Joh. Meyer, Rud. Reisenegger, Joh. Biersack, der Rechnungskommissar Wilh. Lindermayer und die Sekretäre Emil Wohlmuth und Carl Hallmeyer; zu Inspektoren: der Sekretär Herm. Schmidt und der Rechnungskommissar Carl Schuberth.

Der Ober-Bahninspektor und Vorstand des Ober-Bahnamtes Regensburg Gg. Färber ist auf die erledigte Stelle des Ober-Bahninspektors und Vorstandes des Ober-Bahnamtes München berufen und zum Ober-Bahninspektor und Vorstand des Ober-Bahnamtes Regensburg der Oberingenieur bei dem Ober-Bahnamte Ingolstadt Carl Kreitner auf Ansuchen befördert.

Dem Vorstande der Staatsbahn-Centralwerkstätte München, Ober-Maschinenmeister Rich. Lorenz wurde der Titel und Rang eines Rathes der Generaldirektion der Staatseisenbahnen verliehen.

Die Pariser Stadtbahn.

Das Lastenheft (cahier des charges) für dieselbe.

(Fortsetzung aus No. 61.)

Titel III. Unterhaltung und Betrieb.

Art. 30. Die Gesellschaft ist gehalten, den Betrieb jeder Strecke an dem durch den Minister festgesetzten Termine zu beginnen.

Art. 31. Die Bahnstrecken und deren Zubehör sind fortdauernd in einem solchen Zustande zu erhalten, dass der Verkehr stets leicht und sicher stattfinden kann. Die Gesellschaft hat insbesondere die erforderlichen Massnahmen behufs Sicherung des Abflusses derjenigen Gewässer, deren Lauf durch die Bauten geändert sein sollte, zu treffen.

Art. 32. Sämmtliche Kosten für die Unterhaltung sowie für die gewöhnlichen und aussergewöhnlichen Erneuerungen fallen der Gesellschaft zur Last. Wenn die Eisenbahn nach ihrer Vollendung nicht dauernd in gutem Zustande gehalten werden sollte, wird dafür nach dem Ermessen der Verwaltung und auf Kosten der Gesellschaft, unbeschadet der etwa erforderlichen Anwendung der nachfolgend in dem Art. 42 festgesetzten Bestimmungen, gesorgt werden.

Art. 33. Die Gesellschaft ist verpflichtet, eine dem Bedürfnisse entsprechende Zahl von Wärtern zu bestellen, um die Sicherheit des Betriebes zu gewährleisten.

Art. 34. Die Lokomotiven sind nach Massgabe der seitens der Verwaltung genehmigten Muster herzustellen. Sie müssen rauchverzehrend sein und ausserdem allen besonderen, durch die Verwaltung vorgeschriebenen oder noch vorzuschreibenden Bedingungen entsprechen. Die Personenwagen müssen nach den besten Mustern gebaut sein und allen bestehenden oder noch zu erlassenden Bestimmungen für die dem Personenverkehre dienenden Eisenbahnfahrzeuge entsprechen. Dieselben sollen drei Klassen haben: 1. die Wagen 1. Klasse müssen bedeckt, mit Stoff ausgeschlagen, mit Spiegelscheiben und mit Gardinen versehen sein; 2. die Wagen 2. Klasse müssen bedeckt, mit Spiegelscheiben, mit Gardinen und mit Polstersitzen versehen sein; 3. die Wagen 3. Klasse müssen bedeckt, mit gewöhnlichen Glasscheiben, entweder mit Gardinen oder mit Jalousien versehen sein und Bänke mit Rücklehnen erhalten. Die Rücklehnen und Bänke sollen geneigt sein und die ersteren bis auf Kopfhöhe der Reisenden hinaufreichen. Im Innern der einzelnen Wagenabtheilungen aller Klassen ist die Zahl der Sitzplätze anzubringen. Die Wagen aller Klassen sind, vorbehaltlich der durch die Verwaltung gestatteten Abweichungen, bei Tag und bei Nacht zu erleuchten und im Winter zu heizen. Auf Verlangen der Verwaltung ist in den Personenzügen eine Abtheilung jeder Wagenklasse für einzeln fahrende Frauen zu bezeichnen. Die Personen- und Güterwagen, sowie überhaupt alle Theile des rollenden Materiales sollen von guter und fester Konstruktion sein. Die Gesellschaft hat sich hinsichtlich der Zulassung dieses Materiales zum Betriebe allen bezüglichen Bestimmungen zu unterwerfen. Die Lokomotiven, Tender und Fahrzeuge jeder Art, welche das rollende Material bilden, sind beständig in gutem Zustande zu erhalten.

Art. 35. Alle Kosten, welche die Ausführung der erlassenen oder noch zu erlassenden ministeriellen Befehle, Verfügungen und Entscheidungen oder Verordnungen des Präfekten hinsichtlich der Bahnpolizei, des Betriebes und der Sicherheit des Publikums erfordern, fallen der Gesellschaft zur Last. Die Gesellschaft hat die Dienstvorschriften der Verwaltung zur Genehmigung vorzulegen. Die den Inhalt der beiden vorangehenden Paragraphen betreffenden Dienstvorschriften sind bindend nicht allein für die konzessionirte Gesellschaft, sondern auch für diejenigen, welche demnächst etwa die Genehmigung zur Anlage von Zweiglinien oder zur Verlängerung der bestehenden Linien oder überhaupt das Mitbenutzungsrecht auf der Bahn erhalten sollten. — Der Minister wird auf den Vorschlag der Gesellschaft das Minimum und Maximum der Fahrgeschwindigkeit der Personen-, Güter- und Postzüge, sowie der Fahrtdauer festsetzen.

Art. 36. Die Verwaltung kann für bestimmte Verbindungen die Einrichtung durchgehender Züge, welche den Reisenden die Zurücklegung der ganzen Fahrt ohne Wagenwechsel gestatten, beanspruchen. Die in diesem Falle erforderlichen technischen und finanziellen Vereinbarungen werden, falls eine Einigung zwischen den betheiligten Gesellschaften nicht erzielt werden kann, durch die Verwaltung nach Anhörung der Stadtbahngesellschaft geregelt.

Art. 37. Hinsichtlich der Unterhaltung und Erneuerung der Bahn und ihres Zubehörs, hinsichtlich der Unterhaltung des Materiales und hinsichtlich des Betriebsdienstes wird die Gesellschaft durch die Verwaltung kontrolirt und überwacht. Abgesehen von der gewöhnlichen Ueberwachung wird die Verwaltung, so oft sie es für erforderlich erachtet, einen oder mehrere Kommissare mit der Untersuchung und Feststellung

des Zustandes der Bahn, ihres Zubehörs und ihres Materiales beauftragen.

Art. 38. Die Gesellschaft haftet, insoweit sie betheiligt ist, für die Durchführung des zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und der Ost-, Nord-, Orléans-, West- und Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahngesellschaft unter dem 2. April 1886 abgeschlossenen Vertrages, sowie der zwei, seitens desselben Ministers mit der Nord- und West-Bahngesellschaft abgeschlossenen Zusatzverträge, sobald diese drei Vereinbarungen durch ein Gesetz genehmigt sein werden.

Titel IV. Dauer, Rückkauf und Verfall der Konzession.

Art. 39. Die Dauer der Konzession für das Pariser Stadtbahnnetz beginnt mit dem Datum des dieselbe genehmigenden Gesetzes und endet am 31. Dezember 1984.

Art. 40. Mit dem Erlöschen der Konzession, und zwar ausschliesslich infolge desselben, gehen alle Rechte der Gesellschaft hinsichtlich der Bahn und ihres Zubehörs auf die Regierung über und tritt die letztere unverzüglich in den Genuss aller Erträge der Bahn ein.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, der Regierung die Eisenbahn und sämmtliches unbewegliches Inventar derselben, wie Stationsgebäude, Schuppen, Werkstätten, Depôts, Wärterhäuser, und unter den Viadukten eingerichtete Läden und Magazine u. s. w., sowie Barrieren und Einfriedigungen, Gleise, Weichen, Drehscheiben, Wasserreservoirs, hydraulische Krahne, stationäre Maschinen u. s. w. in gutem Zustande zu übergeben.

Ebenso ist die Gesellschaft verpflichtet, das bewegliche Inventar, wie das rollende Material, die Stationseinrichtung, die Geräthe der Stationen und Werkstätten, die Vorräthe u. s. w., in gutem Zustande zu übergeben; der Werth desselben wird durch Sachverständige abgeschätzt werden. Von dem Betrage dieser Schätzung werden die, auf die ursprüngliche Einrichtung entfallenden bezüglichen Kosten abgezogen; der verbleibende Rest wird der Gesellschaft durch den Staat, welcher Eigenthümer des gesammten bezeichneten Inventars wird, zurückgezahlt.

Einen hierbei sich etwa ergebenden negativen Rest hat die Gesellschaft dem Staate zu ersetzen.

Der Staat ist im übrigen nur verpflichtet, die für einen sechsmonatlichen Betrieb der Bahn erforderlichen Vorräthe zu übernehmen.

In den fünf letzten, dem Ablaufe der Konzession vorhergehenden Jahren ist die Regierung berechtigt, die Einnahmen der Bahn mit Beschlag zu belegen und dieselben für die gute Instandsetzung der Bahn nebst Zubehör zu verwenden, falls die Gesellschaft dieser Verpflichtung nicht voll und ganz genügen sollte.

Art. 41. Die Regierung hat jederzeit das Recht, die Gesammtkonzession der Bahn zurückzukaufen. Bei einem Rückkaufe wird die Preisregelung folgendermassen stattfinden:

Hinsichtlich derjenigen Strecken, für welche die endgültige Konzession vor mehr als 15 Jahren ertheilt ist, werden die jährlichen Nettoerträge, welche durch die Gesellschaft während der letzten, dem Rückkaufsjahre vorangehenden sieben Jahre erzielt worden sind, ermittelt; von dieser Summe werden die Nettoerträge der beiden ungünstigsten Jahre abgezogen, und alsdann wird der mittlere Nettoertrag der fünf übrigen Jahre festgestellt; die Gesellschaft erhält eine demselben entsprechende Jahresrate bis zum Ablaufe der Konzession.

Diejenigen Strecken, für welche die endgültige Konzession vor weniger als 15 Jahren ertheilt ist, werden nicht nach ihrem Nettoertrage, sondern nach den ursprünglichen Anlagekosten geschätzt, und es bleibt dem Staate überlassen, der Gesellschaft als Entschädigung entweder diese Summe als Kapital oder für jedes folgende Jahr bis zum Ablaufe der Konzessionsdauer 425/10 000 dieser Summe zu zahlen.

Die Anwendung der Bestimmungen in den Abschnitten 1 bis 4 des vorhergehenden Artikels ist im Falle eines Rückkaufs zulässig.

Art. 42. Falls die Gesellschaft es unterlassen sollte, die verschiedenen, durch das Lastenheft ihr auferlegten Pflichten zu erfüllen, wird derselben die ertheilte Berechtigung entzogen und die Fortsetzung und Vollendung der Arbeiten, sowie die Ausführung sonstiger, seitens der Gesellschaft übernommener Verpflichtungen durch ein Verdingungsverfahren auf Grund eines Preisverzeichnisses der vollendeten Arbeiten, der beschafften Materialien und der bereits dem Betriebe übergebenen Strecken veranlasst werden.

Die Angebote können hinter den Sätzen des Preisverzeichnisses, welches alles unbewegliche Inventar, alle ausgeführten Arbeiten, insbesondere auch die Einrichtungen der vermietheten oder zum Vermiethen bestimmten Läden und Magazine, das rollende Material, die Ausstattung der Stationen, das Arbeitsgeräth der Werkstätten und Stationen, die Vorräthe und sonstiges bewegliches Inventar umfasst, zurückbleiben.

Für die neue Gesellschaft sind die Vorschriften des vorliegenden Lastenheftes massgebend, und die beseitigte Gesellschaft erhält von derselben den durch die Verdingung festgesetzten Betrag.

Wenn die Verdingung zu keinem Ergebniss führen sollte, wird ein zweiter Versuch in gleicher Weise nach Verlauf von drei Monaten gemacht werden. Falls auch dieser Versuch ergebnisslos bleibt, werden der Gesellschaft endgültig alle Rechte entzogen, und die ausgeführten Arbeiten, die beschafften Materialien, sowie die dem Betriebe bereits übergebenen Bahnstrecken gehen alsdann in den Besitz des Staates über, welchem die Erträge der Bahn und des gesammten unbeweglichen Zubehörs, der vollendeten Arbeiten, insbesondere der Einrichtungen der vermietheten oder zum Vermiethen bestimmten Läden und Magazine, sowie des rollenden Materiales und der Ausstattung der Stationen, des Arbeitsgeräthes der Werkstätten und Stationen, der Vorräthe und des sonstigen bei der anfänglichen Einrichtung beschafften, beweglichen Inventars unverzüglich zufallen.

Art. 43. Falls eine völlige oder theilweise Betriebsunterbrechung stattfinden sollte, wird die Verwaltung auf Kosten und Gefahr der Gesellschaft unverzüglich die zur vorläufigen Aufrechterhaltung des Dienstes erforderlichen Massnahmen treffen.

Wenn die Gesellschaft binnen drei Monaten nach Einführung des vorläufigen Dienstes nicht glaubhaft nachgewiesen haben sollte, dass sie in der Lage ist, den Betrieb wieder zu übernehmen und fortzusetzen, und wenn sie denselben nicht thatsächlich wieder übernommen haben sollte, wird der Verfall der ihr ertheilten Berechtigung durch den Minister ausgesprochen. In diesem Falle wird die Bahn nebst allem Zubehör zum Verding ausgeschrieben und im übrigen nach Massgabe des vorhergehenden Artikels verfahren.

Art. 44. Die in den beiden vorhergehenden Artikeln vorgesehenen Massnahmen, sowie die Aberkennung der ertheilten Berechtigungen unterbleiben, wenn die konzessionirte Gesellschaft durch thatsächliche Umstände höherer Gewalt an der Erfüllung ihrer Pflichten verhindert worden ist.

(Fortsetzung folgt.)

Telephonverkehr Wien-Brünn.

Wie der „Bautechniker" berichtet, wurde am 1. d. Mts. der telephonische Verkehr zwischen Wien und Brünn eröffnet. Die Vermittelung desselben besorgt in Wien das Staats-Telegraphen-Centralamt, in Brünn die Staats-Telegraphen-Hauptstation. Die telephonischen Apparate für die Korrespondenz zwischen Wien und Brünn bleiben dem Publikum täglich bis 9 Uhr Abends, und zwar in den Monaten April—September von 7 Uhr Früh und in den Monaten Oktober—März von 8 Uhr Morgens an gegen Bezahlung der tarifmässigen Gebühren zur Verfügung gestellt. Die Staatsverwaltung unterscheidet im telephonischen Verkehre den Anmelder einer telephonischen Korrespondenz bei dem Staats-Telegraphenamte in Wien oder Brünn von dem hierzu Eingeladenen. Der Anmelder hat die tarifmässige Gebühr zu entrichten, der zur Besprechung Eingeladene korrespondirt gebührenfrei. Die tarifmässige Gebühr ist bei der Anmeldung zu entrichten und beträgt 1 fl. für eine telephonische Korrespondenz von 5 Minuten Dauer. Der Anmelder hat hierbei das Recht, die telephonischen Apparate auf Verlangen und gegen Erlegung der Ergänzungsgebühr von 1 fl. auch auf die Dauer der nächstfolgenden 5 Minuten zu benutzen. Eine weitere Benutzung der telephonischen Apparate über 10 Minuten hinaus kann nach Erlegung der Ergänzungsgebühr von 1 fl. für je 5 der folgenden Minuten jedoch nur dann gestattet werden, wenn die fällig gewordene Zeit nicht bereits von anderen belegt worden ist. Die Anmeldung für eine telephonische Korrespondenz wird bei der Kasse der genannten Staats-Telegraphenämter in Wien oder in Brünn sowohl für den laufenden als auch für den nächstfolgenden Tag, jedoch nur für einen genau bestimmten, mit den Minuten 0, 10, 20, 30, 40 und 50 der bezüglichen Stunden beginnenden Zeitabschnitt angenommen. Jede Anmeldung wird durch die Ausfolgung einer Sprechkarte bescheinigt, auf welcher die festgesetzte Zeit genau ersichtlich gemacht ist. Der Eintritt in die Telephonzelle ist dem Anmelder nur gegen Abgabe der Sprechkarte gestattet; der von diesem Eingeladene wird behufs Eintrittes in die Telephonzelle aufgerufen. Es wird dringend empfohlen, wenigstens 5 Minuten vor der bestimmten Zeit im Amte zu erscheinen. Die Sprechkarten sind für eine andere als die festgesetzte Zeit nicht gültig. Die Berechnung der Benutzungszeit beginnt von dem Augenblicke der Verständigung des Anmelders über die Anwesenheit oder Abwesenheit des Eingeladenen. Der erstere ist berechtigt zu verlangen, dass bei der

augenblicklichen Abwesenheit seines Eingeladenen innerhalb der ihm zur Korrespondenz eingeräumten Zeit auf das Erscheinen desselben gewartet werde. Bei verspätetem Eintreffen des Anmelders wird die Wartezeit als Benutzungszeit in Anrechnung gebracht. Die Gebühren für gelöste Sprechkarten werden nur in dem Falle zurückerstattet, wenn aus Anlass etwaiger von amtswegen festgestellter Linienstörungen die telephonische Korrespondenz zur bestimmten Zeit unmöglich war. In diesem Falle wird die abgegebene Sprechkarte zurückgegeben und kann auf Grund derselben die Rückzahlung der erlegten Gebühr an der Ausgabestelle sofort oder im Laufe desselben Tages beansprucht, an einem späteren Tage jedoch nicht mehr verlangt werden. Die im Telephonraume zum Preise 1 fl. für je 5 Minuten gelösten Ergänzungs-Sprechkarten verbleiben in den Händen der Anmelder; solche Karten geben in keinem Falle Anspruch auf Rückerstattung der Gebühr.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3654 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Vereinskarten-Reglement (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 3697 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Kassirung der Vereinskarte No. 1504 (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 3700 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln gegen die Verbreitung der Cholera (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 3703 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen; Begleitschreiben zu den Kommissionsberichten zu den No. XI und XVIII der Tagesordnung der diesjährigen Generalversammlung (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 3711 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Eröffnung der Jagd auf Wasservögel in Belgien (abgesandt am 13. d. Mts.).

I. Offizielle Anzeigen.

1. Eröffnungen.

Die auf der Strecke Praust-Zuckau gelegene Haltestelle Kahlbude ist seit dem 3. August d. J. für den gesammten Verkehr eröffnet.

Bromberg, den 11. August 1886. (1667)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Rheinisch - Westfälisch - Sächsischer Verband. Die im Nachtrag II vom 15. August 1886 zu Heft No. 1 des Gütertarifs enthaltenen Entfernungsänderungen, welche Frachterhöhungen in sich schliessen, treten hinsichtlich des Verkehrs mit den Stationen Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt (Leipz. und Schles. Bahnhof), Elsterwerda, Görlitz, Grossenhain, Kamenz und Zittau der Königlich Sächsischen Staatsbahnen bis auf Weiteres noch nicht in Wirksamkeit, es bleiben vielmehr auch nach dem 15. August 1886 für die genannten Stationen die im Heft No. 1 des Gütertarifs vom 1. August 1885 nebst Nachtrag I hierzu vorgesehenen Entfernungen bestehen.

Dresden, am 10. August 1886. (1668)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verband. Vom 15. August d. J. ab wird die Station Liebenthal in Schles. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin in den Verbandsgüterverkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Dresden, den 10. August 1886. (1669)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatsbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die Entfernungen und Frachtsätze für Station Stieringen - Wendel werden im Tarife für den **Reichsbahn - Staatsbahn - Güterverkehr** vom 1. Oktober d. J. ab um 1 km erhöht.

Strassburg, den 8. August 1886. (1670)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verbandsverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit treten für den Verkehr zwischen den Stationen Gera, Plagwitz-Lindenau, Röderau, Weida und Zeitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt einerseits und den Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn und des Deutsch-Nordischen Lloyds andererseits ermässigte bezw. neue Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verbandsexpeditionen.

Erfurt, den 9. August 1886. (1671)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - Sächsischer u. Stettin-Schlesisch / Märkisch - Sächsischer Verband. Am 15. August d. J. treten für den Transport von Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke, getrocknete (auch getrocknete Schlammstärke), Stärkemehl, Stärkezucker, Stärkesyrup, Traubenzucker (Glykose) und Traubenzuckersyrup, zur überseeischen Ausfuhr bestimmt, in Sendungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen von Oberneukirch nach Stettin, Hamburg, Harburg, Cuxhaven, Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Brake, Elsfleth und Nordenhamm (Stationen der Nord- und Ostseehäfen) Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Dieselben sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, am 7. August 1886. (1672)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Am 1. September d. J. kommen für den Niederschlesisch - Westösterreichischen Kokesverkehr sowie für den Niederschlesischen Steinkohlen- und Kokesverkehr nach Wejhybka an Stelle der bisherigen Tarife vom 1. April 1886 und 1. Februar 1885 neue Tarife zur Einführung. Dieselben enthalten theilweise ermässigte Frachtsätze für Einzelsendungen von 10 000 kg und ferner eine Frachtermässigung von 1,8 kr. für 100 kg für Jahresmengen von $2^1/_2$ Millionen Kilogramm. Exemplare der Tarife können durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 7. August 1886. (1673)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 15. August d. J. ab kommt zu dem **Staatsbahn - Gütertarif Frankfurt a/M.-Hannover** vom 1. Februar 1882 der Nachtrag XV zur Einführung. Durch denselben werden die neu eröffneten Stationen der Strecke Osnabrück-Brackwede des Direktionsbezirks Hannover in den Gütertarif einbezogen. Von demselben Tage ab sind auch die Stationen dieser Strecke in den direkten Viehtarif für den Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Hannover einbezogen.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 6. August 1886. (1674)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Ausnahmetarife für Flachs etc.) Vom 1. Oktober 1886 n. St. treten an Stelle der bisherigen Ausnahmetarife IA und IB für Flachs, Flachsheede und Werg gleichnamige neue Ausnahmetarife in Kraft, welche theils die bisherigen, theils billigere Frachtsätze enthalten. In den neuen Ausnahmetarifen werden die Stationen Wjäsma der Moskau-Brester Bahn und Wolga der Rybinsk-Bologoje Bahn keine Frachtsätze erhalten; dagegen wird die Station Sommerfeld des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin in den Ausnahmetarif IA neu aufgenommen.

Die bisherigen Frachtsätze in den Ausnahmetarifen IA und IB für Hanf, Hanfheede und Hanfgarn (sogenanntes Seilergarn) von den Stationen der Rybinsk-Bologoje Bahn werden von demselben Tage ab mit Ausschluss von Wolga in dem neu herauszugebenden Ausnahmetarif II für Hanf etc. Aufnahme finden.

Wegen der Frachtsätze für Flachs etc. von Wjäsma wird auf die bestehenden Frachtsätze des Deutschmittelrussischen Verbandtarifs verwiesen.

Exemplare der neuen Ausnahmetarife können von den Verbandstationen bezogen werden.

Bromberg, den 6. August 1886. (1675)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. September d. Js. tritt zu Theil II des **Deutsch - Italienischen Gütertarifes** vom 1. Oktober 1882 der IX. Nachtrag in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes bezw. der Nachträge I—VIII enthält.

München, den 9. August 1886. (1676)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen
Verkehrsabtheilung.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 63 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 14. August 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

2. Güterverkehr.

Zwischen Bremen und St. Ilgen kommt vom 15. d. Mts. für **Holz** des Spezialtarifes II im **Westdeutschen Verbande** ein direkter Frachtsatz von 1,83 ℳ pro 100 kg zur Anwendung.

Hannover, den 7. August 1886. (1677)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. September 1886 tritt der Nachtrag II zu Heft 1 und der Nachtrag IV zu Heft 3 des Verbandstarifs in Kraft. Dieselben enthalten neue bezw. abgeänderte Frachtsätze für den Klassengutverkehr und für mehrere Ausnahmetarife. Exemplare dieser Nachträge können durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Dresden, am 10. August 1886. (1678)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 15. August d. J. tritt für die Beförderung von Holz des Spezialtarifs II (Ausnahmetarif 6 a) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief zwischen Plass und Potschappel ein Frachtsatz von 0,83 ℳ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 9. August 1886. (1679)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 15. September d. J. neuen Stils ab tritt der dreissigste Nachtrag zum Gütertarif in Kraft, welcher ausser Abänderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Bestimmungen für den Güterverkehr, der besonderen Bestimmungen und Druckfehler-Berichtigungen noch neue Frachtsätze für den Verkehr mit Probstzella trans.. Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, sowie Ergänzungen bezw. Berichtigungen zum Ausnahmetarif XXXI für Holz im Verkehr mit Stationen der Polässje'schen Bahn enthält. Exemplare des obigen Nachtrages sind auf den Verbandstationen zu haben.

Bromberg, den 9. August 1886. (1680)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Italienischer Verband. Am 1. September treten ein Nachtrag IV zu Theil I und ein Anhang IV zu Theil III und IV des Deutsch-Italienischen Gütertarifs in Kraft. Dieselben können gratis von den Verbandstationen bezogen werden.

Strassburg, den 4. August 1886. (1681)
Die geschäftsführende Verwaltung für
den Verkehr via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Gütern des Spezialtarifs III im Verkehr zwischen Station Osterwieck der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn einerseits und den Stationen Dortmund (B. M., K. M. und Rh.), Dorstfeld, Oberhausen (K. M. und Rh.) und Schalke sind vom 1. August d. J. ab gültige Tarifsätze eingeführt worden, deren Höhe bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren ist.

Hannover, den 6. August 1886. (1682)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten
Verwaltungen.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Tarifangelegenheit. Mit 1. September l. J. treten nachstehende Nachträge zum Norddeutsch-Sächsischen Verbandtarif vom 1. März 1885 resp. 1. September 1885 in Kraft und zwar:

Nachtrag V zum Theil II Heft 1
„ I „ „ II „ 2.

Dieselben erliegen in der Station Reichenberg, so auch bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit.

Wien, am 6. August 1886. (1683)
Die Direktion
der K. K. priv. Süd-Norddeutschen
Verbindungsbahn.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Tarifangelegenheit. Mit 1. September l. J. tritt zum Braunschweig-Magdeburg-Sächsischen Verbandtarif vom 20. Juli 1884 der Nachtrag VI in Kraft, welcher neue Frachtsätze für die Station Ringelheim enthält.

Exemplare dieses Nachtrages erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit.

Wien, am 6. August 1886. (1684)
Die Direktion
der K. K. priv. Süd-Norddeutschen
Verbindungsbahn.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 1. September 1886 gelangt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von **Borstenvieh- und Schaftransporten** in Wagenladungen von den Stationen Krakau, Oswiecim und Saybusch-Zablocie der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dann von Stationen

der K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
„ K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn,
„ K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn,
„ Ersten Ung.-Galiz. Eisenbahn und
„ Lokalbahn Jaroslau-Sokal
nach Wien (St. Marx)

unter gleichzeitiger Aufhebung des gleichnamigen Tarifes vom 25. September 1884 in Wirksamkeit.

Exemplare des Tarifes können im kommerziellen Büreau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie bei den betheiligten Verwaltungen behoben werden.

Wien, am 8. August 1886. (1685)

3. Submissionen.

Die Lieferung von:

2 Normal-Güterzuglokomotiven mit Tendern (1 Loos),
1 Personenwagen II./III. Klasse
1 „ III. „
1 „ IV. „
1 kombinirbarer Post- und Gepäckwagen
(1 Loos)

soll unter Zugrundelegung der Bedingungen für Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 vergeben werden.

Die Ausschreibungsunterlagen liegen in unserem maschinentechnischen Büreau hierselbst, altes Ufer No. 2, zur Einsicht offen und werden daselbst gegen 2 ℳ für die Lokomotiven und 5 ℳ für die Wagen in Baar oder in Deutschen Reichspost-Briefmarken verabfolgt.

Angebote sind frankirt und versiegelt mit der äusseren Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Lokomotiven, bezw. Personenwagen“

bis zum 28. August cr., Vormittags 11 Uhr, unserm maschinentechnischen Büreau einzureichen, zu welcher Zeit dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter eröffnet werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Köln, den 5. August 1886. (1686)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Lieferung von Werkstattsmaterialien. Die im Rechnungsjahre 1886/87 noch erforderlichen 215 000 kg Stabeisen, 7 000 kg Feuerkasten-Kupferblech und 2 000 m Planleinen (letztere in 2 gleichen Loosen)

II. Privat-Anzeigen.

sollen in öffentlicher Ausschreibung beschafft werden.

Bedarfsnachweisungen und Bedingungen können im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse 10, eingesehen und von demselben gegen portofreie Einsendung von

60 ₰ für die Stabeisen-Bedingungen,
30 „ „ „ Kupferblech- „ und
30 „ „ „ Planleinen- „

bezogen werden. Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular, mit der Aufschrift:

Angebot auf Stabeisen bezw. Kupferblech bezw. Planleinen

bis zum Termin am

Donnerstag, den 26. August d. Js. Vormittags 11 Uhr,

verschlossen und portofrei an das vorbezeichnete Materialienbüreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 16. September d. Js. ab. Dieser Ausschreibung liegen die im Deutschen Reichsanzeiger No. 176 vom 30. Juli 1885 veröffentlichten Bewerbungsbedingungen zu Grunde.

Magdeburg, den 10. August 1886. (1687)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Wasserleitungs-Rohren etc. Für die Wasserstations-Anlage auf Bahnhof Neisse soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung

eine ungefähr 120 lfd. m lange Rohrleitung von 70, 100 und 130 mm lichter Weite mit allem Zubehör

beschafft und verlegt werden. Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im unterzeichneten Büreau zur Einsicht aus und werden Abdrücke derselben gegen postfreie Einsendung der Schreibgebühren von 1 ℳ. unfrankirt abgegeben.

Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung der Wasserleitung für Bahnhof Neisse" zu dem am 26. August d. J., Vormittags 11 Uhr, anstehenden Verdingungstermine an das unterzeichnete Büreau einzusenden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Breslau, den 10. August 1886. (1688)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 64. 1886.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 18. August 1886.

Die technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Die Schweizerischen und Oesterreichischen und auch wohl die Italienischen und Französischen Fachschriften haben bereits vor geraumer Zeit über die diesjährige Berner internationale Konferenz, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen, berichtet; in Deutschen Zeitschriften haben wir darüber bisher — abgesehen von einer kurzen Wiedergabe eines Oesterreichischen Aufsatzes in einer der letzten Nummern der „Deutschen Verkehrszeitung" — nichts gefunden. Das Versäumte soll hier nachgeholt werden.

Wie in so mancher anderen Angelegenheit von zeitgeschichtlicher Bedeutung, so verdanken wir auch in der Vereinbarung von Grundzügen des Eisenbahnwesens für den internationalen Verkehr der freien Schweiz nicht nur den ersten Anstoss, sondern auch eine anhaltende kräftige Förderung, die im vorliegenden Falle sich auch allerdings auf das lebhafte Interesse stützte, welches gerade die Schweiz infolge ihrer Lage zum internationalen Eisenbahnverkehr an dem Zustandekommen solcher Vereinbarungen hat.

Die Beschlüsse der ersten internationalen Konferenz,*) welche sich auf Einladung der Schweiz im Oktober 1882 in Bern versammelt hatte, und in welcher die Regierungen von Deutschland, Oesterreich, Frankreich und Italien ausser derjenigen des gastfreundlichen einberufenden Staates vertreten waren, betrafen

1. die technischen Bedingungen für das Rollmaterial;
2. die Spurweite der Bahngleise in geraden Strecken;
3. die Zweckmässigkeit der Aufstellung eines allgemeinen Maximalprofils für Eisenbahnwagen, welche einstimmig anerkannt wurde, jedoch noch zuvorige Erhebungen bedingte;
4. den Wunsch der Vereinbarung von Vorschriften, betreffend den Zollverschluss durch die Zollverwaltungen unter Beachtung der eisenbahntechnischen Anforderungen;
5. den Antrag um Verständigung über die Annahme eines einheitlichen Wagenschlüssels.

*) Vergl. S. 1038, 1082 und 1125 des Jahrgangs 1882 dieser Zeitung.

Die Anträge zu 1 und 2 hatten nicht in allen Punkten die vorbehaltlose Zustimmung der theilnehmenden Staaten erhalten; zu 3, 4 und 5 waren sowohl Entwürfe und Vorschläge seitens der betheiligten Staaten der Schweizerischen Regierung zugegangen, als auch von dieser ausgearbeitet worden. Zur Einführung war von diesen Vereinbarungen vorläufig nichts gelangt.*) Dies war der Stand der Dinge, als im Jahre 1885 seitens des Schweizerischen Bundesrathes an die obenbezeichneten Regierungen die Einladung zur zweiten internationalen Konferenz erging; diese fand in den Tagen vom 10. bis 15. Mai d. J. in Bern statt; den Protokollen, welche über die Verhandlungen, betreffend den Zollverschluss der Güterwagen, getrennt von dem übrigen in höchst sauberem Druck erschienen sind, und welche sich durch eine vortrefflich übersichtliche Gruppirung sowie äusserst gediegene Fassung auszeichnen, entnehmen wir das Nachstehende:

Den Vorsitz führte, wie in der ersten Konferenz, Herr Bundesrath Welti, Vorsteher des Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartements. Es vertraten

Deutschland: die Herren Geheimer Ober-Regierungsrath Streckert, vortragender Rath im Reichs-Eisenbahnamt, und Geheimer Regierungsrath Triest, Kommissar der Zollverwaltung, als Abgeordnete der Kaiserlich Deutschen Regierung.

Geheimer Baurath Stambke (für Preussen), Ober-Maschinenmeister Mahla (für Bayern), Ober-Baurath von Brockmann (für Württemberg), Baurath Bissinger (für Baden), Eisenbahndirektor Wöhler (für die Reichseisenbahnen).

Frankreich: die Herren Senator Cuvinot und Generalinspektor der Bergwerke Luuyt, Mitglieder des Komitees für den technischen Eisenbahnbetrieb, Zoll-

*) Zur Zeit gilt für den internationalen Verband das „technische Reglement für die gegenseitige Zulassung des Betriebsmaterials und die Haftpflicht für Beschädigungen zwischen den Verwaltungen des internationalen Verbandes."

inspektor Desgranges als Abgeordnete der Regierung der Französischen Republik.

M. Pontzen, Civilingenieur, Mitglied der Kommission für den technischen Eisenbahnbetrieb, als Adjunktkommissar, Ricour, Clérault, Henry, Banderali, Salomon, Oberingenieure je der Französischen Staatsbahnen, der Westbahn, der Bahn von Paris nach Lyon und dem Mittelmeer, der Französischen Nordbahn, der Französischen Ostbahn, als Kommissare der Französischen Bahnverwaltungen.

Italien: die Herren Ingenieur Bussi, Oberinspektor der Eisenbahnen, als Delegirter der Königlich Italienischen Regierung, und Ghiglione, Zolldirektor, als Delegirter des Königlichen Finanzministeriums.

Chiazzari, Dienstchefadjunkt für das Rollmaterial, und Bianco, Chef des technischen Büreaus für das feste Material, als Kommissare der Mittelmeerbahnen.

Orefice, Oberingenieur, und Fusarini, Abtheilungschef, als Kommissare der Adriatischen Bahnen.

Marucco, Unterinspektor, Begleiter der Regierungsdelegirten.

Oesterreich-Ungarn: die Herren Regierungsrath Kamper, Oberinspektor der Generalinspektion, als Abgeordneter der Oesterreichischen Regierung, Inspektor Schützenhofer als Kommissar der Oesterreichischen Staatseisenbahnen, Direktoren Langer und Gölsdorf als Kommissare der Oesterreichischen Privateisenbahnen.

Inspektor Kovács als Abgeordneter der Ungarischen Regierung, Inspektor Wagner als Kommissar der Ungarischen Staatsbahnen.

Schweiz: die Herren Eidgenössischer technischer Inspektor Dapples und Oberzolldirektor Meyer als Abgeordnete des Schweizerischen Bundesrathes.

Dietler, Direktor der Gotthardbahn und Maschineninspektor Klose als Kommissare der Konferenz der Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen.

Als Protokollführer fungirten die Herren Mürset, Sekretär des Schweizerischen Eisenbahndepartements, und Huguenin, Kontrollingenieur beim Schweizerischen Eisenbahndepartement.

Das Programm der Konferenz, im wesentlichen durch die oben unter 1 bis 5 aufgeführten Punkte gedeckt, war den betheiligten Regierungen unter gleichzeitiger Uebermittelung der im Anschluss an die 1882er Konferenz eingegangenen Vorbehalte und Vorschläge bereits 1885 durch den Schweizerischen Bundesrath zugegangen; die Sammlung der Protokolle liefert im Anschluss an dieses Programm eine sehr übersichtliche und interessante Zusammenstellung der Beschlüsse der ersten Konferenz nebst Aenderungsvorschlägen der theilnehmenden Regierungen, aus denen das Wichtigste an passender Stelle hervorgehoben wird. —

Die erste Sitzung fand Montag, den 10. Mai, Nachmittags 3 Uhr statt. Die Versammlung wurde durch Herrn Bundesrath Welti mit folgenden Worten eröffnet:

„Meine Herren! Zum zweiten Male wird mir die Ehre zu Theil, diese Konferenz zu eröffnen und Sie im Namen des Schweizerischen Bundesrathes willkommen zu heissen.

Dank dem entgegenkommenden und versöhnlichen Geiste, welcher die Konferenz im Jahre 1882 beherrschte, sind damals Resultate erzielt worden, welche uns zu der Hoffnung berechtigen, dass die gegenwärtigen Verhandlungen zu einer endgültigen Einigung führen werden und damit das gesteckte Ziel erreicht werde.

Wenn dies gelingt, so kommt Ihnen die Ehre zu, an einem Werke mitgearbeitet zu haben, welches in der Geschichte der Entwickelung des mächtigsten Verkehrsmittels unserer Zeit den Beginn einer neuen Epoche bezeichnen wird.

In dieser Hoffnung erkläre ich die Konferenz für eröffnet.“

Nachdem der Herr Redner durch Akklamation zum Vorsitzenden und durch dasselbe Verfahren die Herren Streckert und Cuvinot zum ersten bezw. zweiten Vizepräsidenten gewählt worden waren, wurden auf Vorschlag des Vorsitzenden 3 Ausschüsse mit den nöthigen Vorberathungen betraut, denen je die Behandlung der obenstehend unter 1 und 2 bezw. 4 bezw. 3 und 5 bezeichneten Gegenstände übertragen wurde. In jedem Ausschusse waren sämmtliche bei der Konferenz betheiligten Staaten vertreten, den Vorsitz führten

im I. Ausschuss Herr Geheimrath Streckert; Berichterstatter Herr Inspektor Dapples;

im II. Ausschuss Herr Senator Cuvinot; Berichterstatter Herr Ingenieur Chiazzari und Herr Geheimrath Triest;

im III. Ausschuss Herr Geheimrath Streckert; Berichterstatter Herr Inspektor Dapples.

Ueber den Gang der Verhandlungen wurde festgesetzt, dass Vormittags die Ausschüsse und Nachmittags die Gesammtkonferenz ihre Berathungen zu pflegen haben würden; die Protokolle wurden in Deutscher und Französischer Sprache abgefasst und den Mitgliedern je in der folgenden Sitzung gedruckt mitgetheilt, so dass sie im allgemeinen in der zweitfolgenden Sitzung zur Genehmigung gelangten.

Dank dem allseitigen Entgegenkommen und obgleich Anfangs in vielen Fragen so mannigfache Verschiedenheiten der Ansichten zu Tage traten, konnte in insgesammt 6 Sitzungen der Gesammtkonferenz der umfangreiche, zur Berathung stehende Stoff bewältigt und eine abschliessende Einigung erzielt werden, ein Resultat, welches nur bei dem allseitig dargelegten unermüdlichen Eifer der Vorsitzenden, Berichterstatter und Mitglieder möglich war.

Es wird die Uebersichtlichkeit erhöhen, wenn die aus den einzelnen Sitzungen hervorzuhebenden Besonderheiten im Anschluss an den Theil der Schlussprotokolle — auch im Schlussprotokoll ist die Zollverschlussfrage der Güterwagen gesondert behandelt — besprochen werden, welchem sie stofflich angehören.

Nachstehend ist daher das gesperrt Gedruckte wörtlich nach den Protokollen wiedergegeben, während das jeweilig Nachfolgende der Entstehungsgeschichte des vorangehenden Abschnitts angehört. Die einzelnen Abschnitte folgen in der protokollirten Reihenfolge.

Schlussprotokoll der zweiten internationalen Konferenz, betreffend **die technische Einheit im Eisenbahnwesen.** Bern, den 15. Mai 1886.

Die Abgeordneten der Regierungen Deutschlands, Frankreichs, Italiens, Oesterreichs, der Schweiz und Ungarns zu der am 10. Mai 1886 in Bern zum Zwecke einer Verständigung über die technische Einheit im Eisenbahnwesen eröffneten Konferenz, nämlich:

(folgen die Namen der bereits genannten Regierungsvertreter der betheiligten Staaten)

sind heute, unter dem Vorsitze des Herrn Bundesrath **Welti**, zu einer Schlusssitzung zusammengetreten und haben in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen der Konferenz und unter Vorbehalt der Genehmigung ihrer Regierungen folgende Bestimmungen vereinbart:

Art. I.

Die **Spurweite der Bahngleise**, zwischen den inneren Kanten der Schienenköpfe gemessen, soll bei den nach dem Inkrafttreten dieser Bestimmungen neu zu legenden oder umzubauenden Gleisen auf geraden Strecken nicht unter 1435 mm und in Kurven einschliesslich der Spurerweiterung das Mass von 1465 mm nicht überschreiten.

Im Schlussprotokoll von 1882 war nur die Spurweite auf geraden Strecken behandelt; das Maximum aber auf 1 440 mm, das Minimum auf 1 435 mm festgesetzt. Obgleich anerkannt wurde, dass die Annahme bestimmter Grenzen für die Abmessungen des Rollmaterials die Nothwendigkeit zeugt, in den verschiedenen betheiligten Ländern für den sichern Verkehr dieses Materials zu sorgen, wurde die Aufnahme der Vorschriften über die Spurweite mit Rücksicht auf ein gutes Rollen der Fahrzeuge für sehr vortheilhaft gehalten, die Festsetzung der Maximalspurweite in Kurven aber deshalb beliebt, weil bei Beschränkung auf die gerade Strecke die Vorschriften über die Spurweite wenig Werth für den Durchgang des Rollmaterials haben. Das Maximum von 1 465 mm besteht nur auf den Vereinigten Schweizerbahnen, während sich die anderen Bahnen mit 15—25 mm Erweiterung und zwar die Mehrzahl mit 20 mm begnügen.

Art. II.

Das Rollmaterial der Eisenbahnen darf, wenn es den folgenden Bestimmungen entspricht, aus Gründen seiner Bauart von dem internationalen Verkehr nicht ausgeschlossen werden.*)

Der Meinung, das Material könne aus anderen, als den in Art. II genannten Bedingungen der Bauart, z. B. wegen ungenügender Stärke der Achsen, wegen des für einzelne Theile verwendeten Materials, zurückgewiesen werden, wurde ohne weiteren Widerspruch in der Sitzung der Gesammtkonferenz entgegengetreten mit dem Bedeuten, dass die technischen Bedingungen von wirklicher Bedeutung in Art. I vorgesehen

*) Im Schlussprotokoll folgt hier in kleinerem Druck:

Die hiernach angegebenen Maximal- und Minimalmasse gelten sowohl für das bereits hergestellte als für das neu herzustellende Material unter Vorbehalt jedoch der besonderen, in Klammern beigefügten Masse, welche für dasjenige Material als zulässig erklärt werden, das in dem Zeitpunkt, in dem diese Bestimmungen in Kraft treten, schon hergestellt ist.

seien und nur gestattet werden sollte, Material, das den Vorschriften dieses Artikels entspricht, aus anderen Gründen als solchen seiner Bauart, z. B. aus gewissen kommerziellen oder polizeilichen Gründen, wie Quarantäne u. s. f., zurückweisen zu dürfen.

§ 1. **Radstand** neu zu erbauender Güterwagen: Maximum —, Minimum 2500 mm.

Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf bewegliche Untergestelle.

Die Wagen, welche wegen eines zu grossen festen Radstandes auf einer Bahnstrecke nicht verkehren können, werden zurückgewiesen. Die bezüglichen Vorschriften der Bahnverwaltungen sind den betheiligten Staaten bekannt zu geben.

Dieser Paragraph hat in demselben Wortlaut als Vorschlag der Konferenz vom Oktober 1882 nach den dem Schweizerischen Bundesrath zugekommenen Erklärungen der hohen Regierungen die Zustimmung sämmtlicher betheiligten Staaten erhalten.

§ 2. **Abstand der Räder einer Achse**, gemessen zwischen den inneren Flächen der Radreifen oder der dieselben ersetzenden Theile, Maximum 1366,*) Minimum 1357.

Die zur Zeit vorhandenen Wagen der Französischen Staatsbahnen und Französischen Westbahnen, bei welchen der Abstand der Räder einer Achse mehr als 1366 mm beträgt, ohne jedoch 1370 mm zu überschreiten, werden bis zum Ende des Jahres 1893 zum Uebergang auf die Bahnen der betheiligten Staaten unter der Bedingung zugelassen, dass die Entfernung von Aussenkante zu Aussenkante der Spurkränze (§ 5) nicht weniger als 1408 mm und nicht mehr als 1422 mm ist. Es besteht jedoch keine Verpflichtung, solche Wagen in Züge mit Personenbeförderung einzustellen.

In dem Schlussprotokoll von 1882 waren für den obenbezeichneten Abstand folgende Masse festgesetzt: Maximum 1363, Minimum 1357, zulässiges Maximum (1366) für bestehendes Material.

Diese Bestimmung konnte nicht beibehalten werden, weil die Französischen Staatsbahnen und Westbahnen noch ungefähr 40000 Wagen mit einem Räderabstand von 1370 mm besitzen und dieses Material seit bald 30 Jahren, ohne Uebelstände zu ergeben, in Deutschland cirkulirt und daher nicht auf einmal vom internationalen Verkehr ausgeschlossen werden sollte. Die Frist für die Zulassung dieser Wagen ist mit Rücksicht darauf bemessen worden, dass diese Wagen kaum noch mehr als 5—8 Jahre im Gebrauche verbleiben.

Dem Antrage der Französischen Regierung, allgemein für bestehendes Material 1370 mm und für neues Material 1367 mm je im Maximum zuzulassen, konnte nicht zugestimmt werden, seitens Deutschlands wegen der durch 1370 mm Räderabstand beim Passiren der Kreuzungsspitzen (insbesondere bei Doppelkreuzungen) entstehenden Uebelstände und seitens der Oesterreichischen Delegation aus der Befürchtung einer zu starken Verringerung der Stärke der Spurkränze bei einer zu bedeutenden Erhöhung des Maximums beim Räderabstand.

Die endgültige Fassung des § 2 ist nach eingehender Prüfung einhellig von dem I. Ausschusse vorgeschlagen.

§ 3. **Breite der Radreifen** oder der dieselben ersetzenden Theile Maximum 150, Minimum 130. Zulässiges Minimum für bestehendes Material, unter der Bedingung, dass der Abstand der Räder (§ 2) mindestens 1360 mm betrage, (125) mm.

Der Vorschlag der Konferenz von 1882, neben den beiden erstgenannten Massen für bestehendes Material ohne weitere Einschränkung hinsichtlich des Räderabstandes 123 mm festzusetzen, fand nicht die Zustimmung der Italienischen Regierung, welche mit Rücksicht auf die einzuhaltende Sicherheitsgrenze, auf die Neigung im Profil der Radreifen und dergl. sowie endlich auf die in Plan und Profil ziemlich schwierigen Traceverhältnisse vieler Italienischen Bahnen, die geringste Breite auf 127 mm normiren wollte, unter der Bedingung, dass gleichzeitig der Räderabstand mindestens 1360 mm betrage. Ausschuss und Konferenz einigten sich schliesslich auf obenstehenden Mittelvorschlag, auf dessen Fassung der Umstand erheblich einwirkte, dass in der Schweiz (besonders bei der Centralbahn) noch viele Güterwagen mit nur 123 mm Bandagenbreite vorhanden sind.

§ 4. **Spielraum der Spurkränze**, nach der Gesammtverschiebung der Achse gemessen, bei Annahme einer Spurweite von 1440 mm, Maximum 35, Minimum 15.

§ 5.**) **Entfernung von Aussenkante zu Aussenkante der Spurkränze**, gemessen 10 mm unterhalb der Lauffläche der beiden Radreifen, bei 1500 mm Entfernung der Laufkreise, Maximum 1425, Minimum 1405.

Bestimmungen dieses Wortlauts waren bereits im Schlussprotokoll von 1882 enthalten (vergl. Bemerkung zu § 1).

§ 6. **Höhe der Spurkränze** bei normaler Stellung der Räder auf geradem, horizontalem Gleise, von Schienenoberkante vertikal gemessen, Maximum 36, Minimum 25.

35 und 25 mm waren die entsprechenden Masse nach dem Schlussprotokoll von 1882; 38 mm das Maximalmass, welches Frankreich aus ökonomischen Gründen bei bestehendem Materiale zugelassen wissen wollte, welchem Masse die Schweiz und Deutschland nicht zustimmen konnten, weil so hohe Spurkränze einzelne Gleistheile berühren würden. Schliesslich wurde von der Ausschussmehrheit die Höhe von 36 mm als zulässig und der Unterschied von 11 mm in ökonomischer Hinsicht für ausreichend erachtet.

§ 7. **Stärke der Radreifen** der Wagenräder, im schwächsten Punkte der Lauffläche gemessen, Maximum —, Minimum 20.

Die Bemerkung zu § 1 gilt auch hier.

§ 8. **Schalengussräder** sind im internationalen Verkehr unter nicht mit Bremsen versehenen Güterwagen zulässig.

Anmerkung. Es besteht keine Verpflichtung, Wagen mit Schalengussrädern in Züge einzustellen, welche mit einer grösseren Fahrgeschwindigkeit als 45 km in der Stunde befördert werden.

Diese Bestimmung — ohne Anmerkung — ist von 1882 unverändert übernommen. Die Anmerkung entspricht einem Abänderungsantrag von Frankreich, ist dem Wortlaut nach von der Deutschen Delegation vorgeschlagen und von dem Ausschuss einstimmig angenommen — in Anerkennung, dass es sich hier eher um eine Betriebs- als um eine technische Vorschrift handle, da die Fahrgeschwindigkeit der Züge in anderen Ländern nicht kontrolirt werden könne.

§ 9. **Elastische Zug- und Stossapparate** müssen an beiden Stirnseiten der Wagengestelle angebracht sein.

Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf Güterwagen, die für spezielle Transporte verwendet werden.

§ 10. **Höhenlage der Buffer bei leeren Wagen** von Schienenoberkante bis zur Mitte der Bufferscheibe vertikal gemessen, Maximum 1065, Minimum 1020. Zulässiges Mass für bestehendes Material Maximum (1070).

Ein Minimum wird für bestehendes Material nicht festgesetzt.

Der Wortlaut dieser Paragraphen ist gleichlautend mit demjenigen im Schlussprotokoll von 1882.

§ 11. **Höhenlage der Buffer bei grösster Belastung der Wagen** Maximum —, Minimum 940. Zulässiges Mass für bestehendes Material Maximum —, Minimum (900).

Anmerkung. Es besteht keine Verpflichtung, Wagen, bei welchen die Höhenlage der Buffer weniger als 940 mm beträgt, in Züge mit Personenbeförderung einzustellen.

Die Aufnahme der Anmerkung — einzige Aenderung gegen die Fassung von 1882 — ist auf Anregung der Italienischen Regierung beschlossen, welche die Uebelstände vermieden wissen wollte, die beim Verkehr der Züge entstehen könnten, wenn zwei Fahrzeuge aneinander gekuppelt werden würden, das eine mit der angenommenen maximalen und das andere mit der minimalen Bufferhöhe und überdies mit dem für bestehendes Material zulässigen Minimaldurchmesser der Bufferscheibe von (300) mm.

§ 12. **Abstand der Buffer**, von Mitte zu Mitte der Scheiben eines Bufferpaares, Maximum 1760, Minimum 1710.

Für Fahrzeuge, bei welchen der Abstand der Buffer geringer ist als 1720 mm, muss der Durchmesser der Bufferscheiben (§ 13) mindestens 350 mm betragen.

Zulässige Masse für bestehendes Material Maximum (1800), Minimum (1700).

---

*) Die nachstehend ohne Bezeichnung gebrauchten Masszahlen bedeuten Millimeter.

**) Anm. d. Referenten: Die Bestimmung des § 5 wird in Wirklichkeit schwer als Kontrole durchzuführen sein; die Abmessung ist in den z. Zt. bestehenden ähnlichen Vorschriften für Betriebsmittel nicht vorgesehen.

1882 war als Minimum für bestehendes Material 1 740 mm festgesetzt; hiergegen hatte Frankreich die Aenderung auf 1 710 mm beantragt, wogegen sich die Schweiz und Deutschland ablehnend verhalten hatten. In der Konferenz begründeten nun die Vertreter Frankreichs den Aenderungsvorschlag mit dem Hinweis, dass die Annahme des Minimums von 1 740 mm eine vollständige Umgestaltung der Typen vieler Materials bedingen würde wegen der Konstruktion der Rahmen sowie der Zug- und Stossapparate derselben, ja dass selbst die Federlänge, die Achsenlänge und die Anordnung der Achsbuchsen dadurch beeinflusst werde. Der weiteren Ausführung, in der Höhenlage sei ein Spielraum von 170 mm zugelassen, es könne daher auch im wagerechten Abstande eine Differenz von über 60 mm gestattet werden, wurde im Ausschusse entgegengehalten, dass ein zu tief liegendes Minimum bedenklich sei, weil beim Zusammenkuppeln von 2 Wagen mit grösstem und geringstem Bufferabstand und gleichzeitig minimalem Durchmesser der Bufferscheiben der Fall eintreten könnte, dass in scharfen Kurven die Bufferscheiben nicht mehr aufeinander treffen, oder sich sogar einhängen.

Die endgültige Wortstellung mit der Abhängigkeit zwischen Abstandsminimum und Scheibendurchmesser fand einwandfreie Annahme.

§ 13. **Durchmesser der Bufferscheiben.** Maximum —, Minimum 340. Zulässiges Mass für bestehendes Material Maximum —, Minimum (300).

Diese Fassung ist in dem Schlussprotokoll von 1882 unbeanstandet geblieben und deshalb unverändert aufgenommen.

§ 14. **Freier Raum zwischen den Bufferscheiben und der Kopfschwelle der Wagen**, bezw. den an derselben vorspringenden Theilen, bei vollständig eingedrückten Buffern parallel mit der Längsachse des Wagens gemessen, zu beiden Seiten des Zughakens, zwischen diesem und dem Rande der Bufferscheibe, in einer minimalen Breite von 400 mm, Maximum —, Minimum 300. Für bestehendes Material wird kein Mass festgesetzt.

Im Schlussprotokoll von 1882 war für bestehendes Material ein Minimum von 250 mm gefordert, auch fehlte die Einschränkung auf 400 mm Breite.

Frankreich wünschte die Streichung dieses Paragraphen, Italien hatte dem zugestimmt, die Schweiz hielt die Beibehaltung für neues Material erforderlich, so lange das Ankuppeln zwischen den Wagen vorgenommen werden muss, die Streichung für bestehendes Material dagegen unbedenklich; während auch Deutschland bestehendes Material für zulässig erklärte, für neu zu bauendes Material aber an der Bestimmung ohne Einschränkung durch die Kuppelungsart festhielt.

Die endgültige Fassung hat all diesen Wünschen thunlichst Rechnung getragen — namentlich durch Einschränkung der Breite des freien Raumes auf 400 mm —; der Befürchtung, diese Vorschrift möge unbequem werden, wenn in der That die Kuppelung nicht mehr zwischen den Fahrzeugen geschehen soll, wurde entgegengehalten, dass dies ohne Zweifel erst in ziemlich ferner Zukunft erfolgen werde, durch diesen Paragraphen keineswegs ausgeschlossen sei und schliesslich jederzeit eine Revision eintreten könne.

§ 15. **Vorsprung der Buffer über den Zughaken**, von der Angriffsfläche des nicht angezogenen Zughakens bis zur Stirn des nicht eingedrückten Buffers parallel mit der Wagenachse gemessen, Maximum 400, Minimum 300. Zulässige Masse für bestehendes Material: Personenwagen Maximum (430), Minimum —, Güterwagen Maximum (430), Minimum (223).

§ 16. **Länge der Kuppelungen**, von der Stirnseite des Buffers bis zur Innenseite des Einhängbügels bei ganz gestreckter Kuppelung gemessen, Maximum 550, Minimum 450. Für bestehendes Material werden keine Masse festgesetzt.

§ 17. **Kleiner Durchmesser des Querschnittes der Kuppelungsbügel** (Einhängbügel) am Berührungspunkte des Zughakens Maximum 35, Minimum 30. Zulässiges Mass für bestehendes Material: Güterwagen Maximum —, Minimum (25), Personenwagen Maximum —, Minimum (22).

§ 18. **Sicherheitskuppelungen.** Alle Eisenbahnfahrzeuge sollen an jedem Kopfende mit einer oder zwei Sicherheits-Kuppelungsvorrichtungen versehen sein, um bei Brüchen der Hauptkuppelung die Trennung des Zuges zu verhüten. Die bis jetzt allgemein vorgeschriebenen Nothketten können mithin durch eine centrale Sicherheitskuppelung ersetzt werden. Immerhin sollen derartige Vorrichtungen die Verbindung mit Eisenbahnfahrzeugen, welche mit Nothketten versehen sind, gestatten.

§ 19. **Abstand der am tiefsten herabhängenden Theile der nicht angezogenen Kuppelungen über Schienenoberkante**, bei vollbelasteten Wagen, sofern die Kuppelungen nicht aufgehängt werden können, Minimum 75.

§ 20. **Jeder Personen- oder Güterwagen muss mit Tragfedern** versehen sein.

§ 21. **Die Bremskurbeln** müssen so eingerichtet sein, dass sie beim Anziehen der Bremsen nach rechts (d. h. in gleicher Richtung wie die Zeiger einer Uhr) gedreht werden.

§. 22. **Die Bremsersitze** an den Güterwagen müssen so konstruirt sein, dass, wenn zwei derselben einander gegenüberstehen, die volle Vorderfläche der Bremsersitze hinter der eingedrückten Bufferfläche zurücksteht. Horizontaler Abstand der Vorderfläche von der Stirnebene der Buffer Minimum 40 mm. Für bestehendes Material wird kein Mass festgesetzt.

§ 23. Wagen, welche wegen ihrer **Querschnittsmasse** auf einer Bahnstrecke nicht verkehren können, werden vom internationalen Verkehr ausgeschlossen. — Die bezüglichen Vorschriften der Bahnverwaltungen sind den betheiligten Staaten bekannt zu geben.

§ 24. **Jeder Wagen muss nachstehende Bezeichnungen tragen:** 1. die Eisenbahn, welcher er gehört; 2. eine Ordnungsnummer; 3. die Tara oder das Eigengewicht des Fahrzeuges nach der letzten Gewichtsaufnahme, einschliesslich Räder und Achsen; 4. die Tragfähigkeit oder das Maximalladegewicht; Personenwagen sind von dieser Bestimmung ausgenommen; 5. den Randstand, wenn derselbe über 4 500 mm beträgt; diese Bestimmung bezieht sich blos auf neu zu erbauendes Material; 6. eine spezielle Angabe, im Falle die Achsen radial verstellbar sind.

Die §§ 15—22 und 24, (letzterer als § 23) finden sich in demselben Wortlaut bereits im Schlussprotokoll von 1882 vor und sind unbeanstandet geblieben.

§ 23 hat aus Veranlassung der Berathungen über das Maximalprofil der Eisenbahnwagen, welche weiter unten erörtert sind, Aufnahme gefunden.

§ 25. **Die Schlösser der dem internationalen Verkehr dienenden Personenwagen**, insofern die Thüren dieser Wagen überhaupt mittelst eines Schlüssels verschliessbar sind, sollen entweder dem einen oder dem anderen der beiden Schlüsseltypen entsprechen, welche in beiliegender Zeichnung des Doppelschlüssels dargestellt sind.

Statt der Zeichnung geben wir die Beschreibung des Doppelschlüssels nach dem Wortlaut des Protokolls:

„Das Doppelschlüssel-Instrument ist unter ca. 90° in Winkelform gebogen.

Der eine Schenkel hat eine Länge von mindestens 125 mm, von der Axe des andern Schenkels an gemessen. Dieser zweite Schenkel ist mindestens 45 mm lang, von der Axe des ersteren an gemessen. Der längere Schenkel des Instruments ist von kreisrundem Querschnitt mit einem grössten Durchmesser von 10 mm. Das Ende dieses Schenkels ist auf einer Länge von 30 mm in Form eines pyramidalen Dornes von quadratischem Querschnitte verjüngt, in der Weise, dass in 30 mm Abstand vom Ende der Durchmesser des runden Querschnitts 10 mm beträgt, während das Ende des Dornes 6 mm im Quadrat misst.

Der kürzere Schenkel des Instruments bildet einen Hohlschlüssel, dessen pyramidaler Hohlraum an der Mündung 9 mm im Quadrat, und im unteren Theil 6 mm im Quadrat misst, bei einer Tiefe von 22 mm. Aussen ist dieser Schlüssel in eine cylindrische Form, mit 16 mm Durchmesser, abgedreht.

Der Dorn der dem soeben beschriebenen Hohlschlüssel entsprechenden Schlösser soll eine abgestumpfte Pyramide von 15 mm Länge bilden, deren Basis 9 mm im Quadrat, und deren Ende 6 mm im Quadrat misst. Dieser Dorn ist von einer cylindrischen Hülse umgeben, deren inneres Kaliber mindestens 17 mm misst, bei einer Länge von 15 mm, derjenigen des Dornes entsprechend.“

Das Doppelschlüssel-Instrument ist von der Schweiz in Vorschlag gebracht worden, nachdem aus den zum Schlussprotokoll von 1882 eingegangenen Erklärungen der Regierungen zu ersehen war, dass zur Zeit Hohlschlüssel und viereckige Dornschlüssel als die beiden Hauptarten von Wagenschlüsseln in Gebrauch sind; erstere sind theils für vierkantigen, theils für dreikantigen Schlossdorn.

Es sind in Gebrauch:

Hohlschlüssel für vierkantigen Dorn auf den Deutschen, Oesterreichischen, Ungarischen, Italienischen und Schweizerischen Bahnen von insgesammt 58 000 km Länge, desgleichen

für dreikantigen Dorn in Sizilien und in Deutschland auf einigen Linien von insgesammt 9000 km Länge, vierkantige Dornschlüssel auf Französischen und den Römischen Bahnen von 28000 km Länge.

Es folgt nunmehr im Schlussprotokoll:

Art. III.

Wenn eine Vervollständigung oder Aenderung der vorstehenden Bestimmungen wünschenswerth erscheint, so ist jeder der betheiligten Staaten berechtigt, bei dem Schweizerischen Bundesrathe eine neue Konferenz zu beantragen.

Art. IV.

Denjenigen Staaten, welche an der Konferenz nicht Theil genommen haben, ist der Zutritt zu dieser Vereinbarung gestattet.

Der Beitritt ist der Schweizerischen Regierung zu erklären, welche den übrigen Staaten davon Kenntniss gibt.

Durch diese Erklärung tritt der Staat in die vereinbarten Rechte und Pflichten.

Art. V.

Die vorstehenden Bestimmungen werden für die Staaten, welche sie genehmigen, drei Monate danach wirksam.

Jedem Staat steht das Recht zu, von dieser Vereinbarung, unter Einhaltung einer 6 monatlichen Kündigungsfrist zurückzutreten.

Art. VI.

Die betheiligten Staaten werden vor dem 1. Januar 1887 dem Schweizerischen Bundesrathe ihre Erklärung über die Genehmigung dieser Vereinbarung abgeben.

So geschehen und in 6 Exemplaren unterzeichnet in Bern, am 15. Mai 1886.

Streckert. Cuvinot. G. Bussi. F. Kamper. E. Dapples. Kovács. Triest. P. Luuyt. E. Ghiglione. Meyer. Desgranges.

Wir haben nun noch der Berathungen über das Maximalprofil der Eisenbahnwagen und der Beschlüsse betreffend Zollverschluss der Güterwagen zu gedenken.

(Fortsetzung folgt.)

Natürliches Gas.

Mit Rücksicht auf den vielleicht weitgreifenden Einfluss, welchen die Verwendung des natürlichen Gases auf die Umgestaltung und Entwickelung der Technik und Industrie ausüben dürfte, sehen wir uns veranlasst, den nachfolgenden, von der „Vossischen Zeitung" aus dem „Evening Standard" geschöpften Mittheilungen an dieser Stelle Raum zu gewähren.

Das Vorhandensein von natürlichen Gasquellen im Erdinnern ist schon seit zwei Jahrtausenden bekannt, ohne dass man jedoch bis auf die neueste Zeit in der praktischen Verwerthung derselben wesentliche Fortschritte gemacht hätte. In diesem Punkte wie in so manchen andern sind die Chinesen der modernen Civilisation vorangegangen. Schon seit Jahrhunderten werden in einigen Gebieten des Himmlischen Reiches die vorhandenen Gasquellen in der noch heute dort üblichen primitiven Weise benutzt, indem das aus den Bohrlöchern zu Tage tretende natürliche Gas gesammelt, durch Bambusrohrleitungen an Ort und Stelle geführt und in einfachen Thonbrennern zu Beleuchtungs- und Heizungszwecken verbrannt wird. Die „Feuerquellen" im Gebiet von Transkaspien, namentlich um Baku, sind gleichfalls schon seit dem Alterthum bekannt und von den Feueranbetern verehrt worden; auch in Gallien sollen nach glaubwürdigen Berichten zu Cäsars Zeiten solche Feuerquellen in der Gegend von Grenoble gebrannt haben. Aus Amerika berichteten sodann bereits die ersten Forschungsreisenden von „brennenden Quellen", und die weitere Verfolgung dieser Beobachtung hat seither zu der Entdeckung geführt, dass in vielen Theilen Nordamerikas ganz ungeheure Mengen von natürlichem Gas im Innern der Erde eingeschlossen sind. Schon zu Anfang dieses Jahrhunderts machte man dort auch den ersten Versuch, diese Entdeckung zu verwerthen, und als General Lafayette im Jahre 1824 Fredonia im Staate Newyork besuchte, sah er bereits einen Theil des Ortes mit natürlichem Gas erleuchtet. Im Jahre 1841 fing man an, das natürliche Gas in den Salzwerken des Kanawahthales als Brennmaterial zu benutzen, und seit der Aufschliessung der Pennsylvanischen Oelfelder dient auch dort das vielfach zugleich mit dem Mineralöl zu Tage tretende natürliche Gas in beträchtlichem Umfange zur Erleuchtung der den Bohrlöchern naheliegenden Ortschaften und technischen Etablissements. Immerhin aber hing bis zum Jahre 1882 die Entdeckung von Gasquellen vom Zufall ab; es wurde nicht eigens nach denselben gebohrt, und man machte sich noch keine Vorstellung von der gewaltigen Bedeutung und dem Werthe des natürlichen Gases für die Industrie. Seitdem aber hat die Verwendung des natürlichen Gases für gewisse industrielle Zwecke einen ganz erstaunlichen Umfang angenommen, und dies würde in noch weit höherem Grade der Fall sein, wenn nicht ernste Zweifel hinsichtlich der Dauer der Gasausströmung aus den Bohrlöchern beständen. Alle Berichte von Fabrikanten, welche das natürliche Gas benutzen, stimmen aber darin überein, dass es namentlich in der Eisen- und Stahlfabrikation selbst bei der primitivsten Verwendungsart den Vorzug vor Kohle verdient, während es bei rationeller Benutzung sich überhaupt jedem andern Brennmaterial weitaus überlegen zeigt. Auch bei der Dampfkesselheizung besitzt es als Brennmaterial ausserordentliche Vorzüge: völlig gleichmässige Hitzeentwickelung, verschwindend geringe Abnutzung der Feuerungsanlagen, Fortfall der zur Erzeugung des nöthigen Luftzuges bei der Kohlenfeuerung erforderlichen hohen Schornsteine und der beständigen Beaufsichtigung, dazu die unvergleichliche Billigkeit des neuen Brennmaterials, das vorläufig noch in fast unbegrenzten Mengen aus den Bohrlöchern zu Tage tritt — alles das macht es begreiflich, dass jeder Fabrikant sich ausserordentlich glücklich schätzt, wenn es ihm gelingt, auf seinem eigenen Terrain eine Gasquelle zu erbohren. Zur rationellen Ausbeutung der grösseren Gasquellen haben sich bereits eine Anzahl von Gesellschaften gebildet; die Philadelphia-Company hat allein 336 Englische Meilen Rohrleitung im Betriebe, durch welche einer grossen Zahl von Fabriken täglich etwa 182 Millionen Kubikfuss natürliches Gas zugeführt werden, dessen Feuerungswerth einem Quantum von etwa 10000 t Steinkohlen entsprechen dürfte. Dass die Möglichkeit, ein so vorzügliches und zugleich so billiges Brennmaterial zu benutzen, einzelnen Industriezweigen in den Vereinigten Staaten einen ausserordentlichen Aufschwung und einen schwer einzuholenden Vorsprung vor der Industrie anderer Länder zu geben beginnt, darf nicht Wunder nehmen. Das gilt z. B. von der Pittsburger Glasfabrikation, bei der sich das natürliche Gas wegen seiner grossen Heizkraft, seiner Reinlichkeit und bequemen Verwendung als Heizmaterial ganz besonders bewährt hat. Seit Einführung desselben sind die Pittsburger Fabrikanten in der Lage, Spiegelglas in den grössten Formaten und von vorzüglicher Beschaffenheit zu einem Preise zu produziren, welcher jede ausländische Konkurrenz unmöglich zu machen droht. Aehnlichen Nutzen zieht die Eisenindustrie aus der Verwendung des natürlichen Gases. Wie bedeutende Ersparnisse dadurch erzielt werden, mag aus den eigenen Angaben eines der hervorragendsten Pittsburger Eisenindustriellen geschlossen werden, in dessen Werken seit anderthalb Jahren nur noch natürliches Gas als Heizmaterial benutzt wird. In dem grossen Kesselhause des Etablissements, wo früher als Heizer und Hilfspersonal nicht weniger als 90 Mann beschäftigt waren und 400 t Steinkohle täglich verbraucht wurden, genügt jetzt bei der Gasfeuerung ein einziger Mann zur Beaufsichtigung der ganzen langen Reihe von Dampfkesseln; das Kesselhaus, frisch geweisst, ist hell und freundlich, kein Schornstein stösst schwarze Rauchwolken aus, von Schmutz ist keine Rede, Abnutzung und Reparaturen der Anlage sind äusserst gering.

Gegenüber so grossen Vorzügen des natürlichen Gases fällt nur eine Frage schwer ins Gewicht: wie lange wird der im Innern der Erde aufgespeicherte Vorrath vorhalten? Diese Frage ist schwer zu beantworten, und wo selbst die Gelehrten völlig uneinig sind, wollen wir uns willkürlicher Muthmassungen enthalten. Darin stimmen freilich alle überein, dass der Zufluss über kurz oder lang einmal ein Ende nehmen muss. In einigen Distrikten versagen die erbohrten Gasquellen sehr schnell; in anderen dauert zwar die Gasausströmung länger, aber unter beständiger Abnahme der Menge und des Druckes. Daneben gibt es allerdings auch Quellen, die, obgleich schon seit Jahren erbohrt und in Thätigkeit, auch heute noch Millionen von Kubikfuss natürlichen Gases täglich zu Tage fördern. Professor Leslie, Staatsgeologe in West-Pennsylvanien, dem hauptsächlichsten Oel- und Gasgebiet, ist fest überzeugt, dass die Ergiebigkeit der Quellen mit der Zeit nachlassen oder ganz aufhören muss; er meint, dass vielleicht schon die Kinder derjenigen, denen jetzt die werthvollen Schätze aus dem Erdinnern so überreichlich zuströmen, nur noch mühsam die letzte Neige derselben ausschöpfen werden. Angesichts dieser Möglichkeit, wo nicht Gewissheit, gewinnt die Frage der Sparsamkeit im Gebrauch und der Aufspeicherung des jetzigen Ueberflusses an Bedeutung. Gegenwärtig wird mit dem natürlichen Gas noch eine ausserordentliche Verschwendung getrieben. Der Druck, unter welchem es zu Tage tritt, ist in vielen Fällen sehr gross, die ausströmende Menge übersteigt bei weitem den augenblicklichen Bedarf, und viele Tausend Kubikmeter Gas gehen auf diese Weise allstündlich unbenutzt in die Luft. Die Kosten der Aufspeiche-

rung so gewaltiger Mengen würden allerdings sehr gross sein; aber immerhin sollte es doch nicht unmöglich sein, durch Anlegung geeigneter Reservoirs und Sammelbassins den Verbrauch wenigstens einigermassen nach dem Bedarf zu regeln.

Ueber den Einfluss der vorläufig immer noch zunehmenden Verwendung des natürlichen Gases auf das Verhältniss Amerikas zu den konkurrirenden Europäischen Industriestaaten sind zunächst nur Muthmassungen gestattet; immerhin sind für die konkurrirenden Europäischen Industriestaaten, wenigstens für die nächsten Jahre, die Aussichten recht ernst. In Pittsburg scheint man allgemein der Ansicht zu sein, dass selbst für den Fall des späteren Versagens der natürlichen Gasquellen die Verwendung von festem Brennmaterial für die Eisen- und Glasfabrikation ein für allemal ein überwundener Standpunkt ist.

Hinsichtlich seiner chemischen Beschaffenheit und seiner Brauchbarkeit auch für Beleuchtungszwecke ist das natürliche Gas in den einzelnen Bezirken sehr verschieden; durch geeignete Behandlung lassen sich jedoch einigermassen die Mängel beseitigen, welche ihm in dieser Beziehung dem Steinkohlengas gegenüber anhaften. In Ohio z. B. enthält das natürliche Gas einen Ueberschuss von Schwefelwasserstoff und Kohlenstoff, ist infolge dessen verhältnissmässig spezifisch schwer und brennt trübe und ungleichmässig und mit üblem Geruch. Wesentlich besser ist das Pittsburger Gas für Beleuchtungszwecke, doch bedarf auch dieses noch einer vorgängigen Bearbeitung. Immerhin ist der Bezugspreis des natürlichen Gases so ausserordentlich billig, dass einzelne Gaswerke den Steinkohlenbetrieb bereits eingestellt haben und ihren Abnehmern gereinigtes natürliches Gas statt des Steinkohlengases liefern, da sich ersteres um die Hälfte und noch mehr billiger stellt. Allerdings ist gutes Steinkohlengas für Beleuchtungs- und andere häusliche Zwecke dem natürlichen Gas immer noch vorzuziehen; der Hauptwerth des letzteren liegt in seiner Verwendung als Heiz- und Brennmaterial für industrielle Zwecke. In dieser Verwendung aber hat es sich so vorzüglich bewährt, dass nach allgemeiner Ansicht selbst für den Fall des allmählichen Versagens der natürlichen Gasquellen Mittel und Wege werden gesucht werden müssen, um das natürliche Gas als Heiz- und Brennmaterial durch irgend ein anderes Gas zu ersetzen und so den betheiligten Industrien die Fortsetzung des Gasbetriebes zu ermöglichen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3527 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zum VI. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt vom 14. bis 16. d. Mts.).

No. 3736 vom 11. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ, betreffend Ueberweisung eines Streitfalls zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 3750 vom 13. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Programm der diesjährigen Generalversammlung des Vereins (abgesandt am 14. d. Mts.).

No. 3754 vom 12. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zum Kommissionsberichte zu No. XX der Tagesordnung der Generalversammlung des Vereins (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 3761 vom 12. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Verlegung der Geschäftsräume des Eisenbahn-Betriebsamts (Stadt- und Ringbahn) Berlin (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 3764 vom 13. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Verwaltung und den Betrieb der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen (abgesandt am 14. d. Mts.).

No. 3767 vom 13. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den Kommissionsberichten zu den No. X und XXI der Tagesordnung der Generalversammlung des Vereins (abgesandt am 14. d. Mts.).

No. 3782 vom 13. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln für die Pflege von Thieren bei Beförderung auf Eisenbahnen (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 3786 vom 14. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten, betreffend Revision der technischen Vereinbarungen (abgesandt am 16. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Berliner Stadt- und Ringbahn.

Die Geschäftsräume des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes der Berliner Stadt- und Ringbahn befinden sich vom 16. d. Mts. ab im westlichen Flügel des früheren Empfangsgebäudes der Berlin-Hamburger Eisenbahn — Berlin NW, Invalidenstrasse No. 50/51.

Eisenbahnunfälle im Juni.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Juni d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 8 Entgleisungen und 1 Zusammenstoss auf freier Bahn, 21 Entgleisungen und 12 Zusammenstösse in Stationen und 92 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 103 Personen verunglückt, sowie 45 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 75 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 25 392 576 überhaupt beförderten Reisenden 2 getödtet, 2 verletzt (und zwar entfällt je eine Tödtung auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin und Bromberg und je eine Verletzung auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Hannover und Elberfeld), von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 9 getödtet und 63 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 5 verletzt; von Steuer- u. s. w. Beamten 2 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 6 getödtet und 4 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 9 Personen getödtet und 1 verletzt. Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 28 784,33 km Betriebslänge und 689 520 567 geförderten Achskilometern) 87 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Breslau (13), Berlin (9) und Altona (7); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen sind jedoch auf der Main-Neckar-Eisenbahn und auf den Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona und Breslau die meisten Verunglückungen vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 648,21 km Betriebslänge und 19 160 195 geförderten Achskilometern) 5 Fälle und zwar auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahn. C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — bei zusammen 1 447,51 km Betriebslänge und 9 414 369 geförderten Achskilometern) 1 Fall und zwar auf die Weimar-Geraer Eisenbahn.

Direktionsbezirk Elberfeld: Haltestelle Bredenscheid.

Am 15. August d. J. erhält die zwischen Hattingen und Sprockhövel gelegene, für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle Oberbredenscheid die Bezeichnung „Bredenscheid". Gleichzeitig wird die Haltestelle Bredenscheid für den Personenverkehr eröffnet.

Eine direkte Personenabfertigung von und nach Bredenscheid findet nach und von Elberfeld Rh., Barmen Rh., Bracken, Schee, Bossel, Sprockhövel, Hattingen, Dahlhausen und Steele statt.

Hamburgs Handel und Schifffahrt pro 1885.

Die vom handelsstatistischen Büreau der Stadt Hamburg herausgegebenen umfangreichen „tabellarischen Uebersichten des Handels und der Schifffahrt Hamburgs", welche alljährlich erscheinen und mit grosser Sorgfalt bearbeitet sind, geben von der Bedeutung Hamburgs für den Deutschen Handel ein beredtes Zeugniss. Wir entnehmen denselben die nachstehenden Daten:

Im Seeschifffahrtsverkehr kommen 6 790 Schiffe von 3 704 112 Registert Ladefähigkeit an, von denselben waren 5 856 beladen und 934 gingen in Ballast. Von der Gesammtsumme kamen von Deutschen Häfen 1 338, von Grossbritannien und zwar Kohlenschiffe 776 und Schiffe mit anderer Ladung 2 076, von dem übrigen Europa 1 536, von Amerika 886, von Afrika 71 und von Asien und Australien zusammen 107. Der Dampfschiffsverkehr hat den Segelschifffahrtsverkehr um fast das Doppelte überflügelt, unter den angekommenen Seeschiffen befanden sich 4 478 Dampfer und nur 2 312 Segelschiffe. Das Prozentverhältniss stellt sich wie 65,9 zu 34,1, noch in den Jahren 1861 bis 1870 ergab sich fast das umgekehrte Verhältniss nämlich 33,6 pCt. Dampfschiffe und 66,4 pCt. Segelschiffe und in den Jahren 1846 bis 1850 stellte es sich wie 11,1 zu 88,9.

Die Zahl der abgegangenen Seeschiffe belief sich auf 6 798 und zwar 5 142 beladene und 1 656 in Ballast, es ist somit eine bedeutend grössere Zahl von Schiffen in Ballast abgegangen als angekommen. Unter den abgefahrenen Schiffen befanden sich 2 315 Segelschiffe und 4 483 Dampfer, das prozentuale Verhältniss ist also dasselbe wie bei den angekommenen Schiffen.

Im ganzen ist sowohl in der Anzahl der angekommenen als auch der abgefahrenen Schiffe eine Verringerung eingetreten.

Im Gegensatz zur Seeschifffahrt hat die Flussschifffahrt sich nicht nur gegen das Vorjahr, sondern stetig gehoben, die Zahl der angekommenen Fahrzeuge betrug 11 225, darunter waren 9 199 beladene, diejenige der abgefahrenen Schiffe belief sich auf 11 217, darunter 8 958 beladene. Das Gewicht der Einfuhr betrug 67,8 Millionen Doppelcentner im Werthe von 2 045 Millionen Mark (gegen 68,0 Millionen Doppelcentner im Werthe von 2 229 Millionen Mark in 1884). Das Gewicht der Ausfuhr seewärts belief sich auf 19 Millionen Doppelcentner im Werthe von 862,2 Millionen Mark (gegen 19 Millionen Doppelcentner im Werthe von 969,9 Millionen Mark). Das Gewicht der Ausfuhr über die Berlin-Hamburger, Lübeck-Hamburger, Venlo-Hamburger Eisenbahn und nach der Oberelbe betrug 18,7 Millionen Doppelcentner im Werthe von 794,4 Millionen Mark, die übrige Ausfuhr land- und flusswärts konnte nicht ermittelt werden.

Statistische Nachrichten über den Güterverkehr u. s. w. der Berlin-Hamburger und Altona-Kieler Eisenbahn sind seit dem Jahre 1883 nicht mehr veröffentlicht und für die Lübeck-Hamburger Bahn pro 1885 noch nicht ermittelt.

Die Auswandererbeförderung über Hamburg betrug in 1885 69 403 Personen, darunter befanden sich 40 769 männliche und 28 634 weibliche. Der Hauptstrom der Auswanderer wendet sich immer noch nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika, wohin von vorstehender Anzahl 63 966 Personen auswanderten, dann folgt Brasilien mit 1 344 und Britisch Nordamerika mit 1 016 Personen. Der Rest vertheilt sich auf Westindien, Mexiko und Centralamerika, die Argentinischen Staaten, Chile, Peru und andere Südamerikanische Staaten, Afrika, Asien und Australien.

Strafbarkeit des Besteigens eines Waggons ohne Billet auf den Bahnhöfen.

In der Reisesaison pflegen vielfach Leute, welche Anverwandte nach dem Bahnhofe begleiten, die letzten Abschiedsworte in dem betreffenden Koupee auszutauschen, in welchem sie so lange Platz nehmen, bis der Schaffner zur Abnahme der Billete erscheint. Niemand denkt wohl daran, dass er sich damit eines Verstosses gegen das Bahnpolizei-Reglement schuldig macht, welches besagt, dass das Besteigen eines Waggons ohne Billet bei Strafe verboten ist. Dem Rittergutsbesitzer v. D. und dem Referendar v. L. sind aus der Nichtbeachtung unangenehme Weiterungen entstanden. Sie hatten auf dem Anhalter Bahnhofe (auf welchem diese Begleitung auch zu dem Zwecke oft durchgeführt wird, um das betreffende Koupee als vollkommen besetzt erscheinen zu lassen und so weitere Reisende davon abzuhalten, in demselben Platz zu nehmen) eine Dame zu einem Frauenkoupee begleitet und da in demselben eine sonstige Mitfahrende sich nicht befand, gleichfalls in demselben Platz genommen. Aus dieser Thatsache entspann sich ein Konflikt mit dem Stationsbeamten und beide Herren wurden mit einem Strafmandat von je 6 *M.* bedacht. Sie trugen auf gerichtliche Entscheidung an und machten geltend, dass ihnen von einem solchen Verbot nichts bekannt sei. Da aber der Stationsbeamte bekundete, dass der betreffende Hinweis auf dem Anhalter Bahnhof an zwei Stellen zur Nachachtung angeschlagen ist, so verurtheilte der Gerichtshof, wie die „Nat. Ztg.“ berichtet, beide Herren zu je 6 *M.* Strafe.

Zur Bauausführung des Nord-Ostseekanals.

Die „Berl. Polit. Nachr.“ schreiben: Das Gesetz über den Nord-Ostseekanal ist in Kraft, der Präzipualbeitrag Preussens bewilligt, der Bundesrath hat über die Modalitäten der Bauausführung und die Einrichtung einer Kaiserlichen Kanalkommission Beschluss gefasst. Gleichwohl darf nicht erwartet werden, dass der Bau selbst in nächster Zeit schon in Angriff genommen werden wird. Da bedarf es zunächst der Bildung der bezeichneten Kanalkommission, zu der sich das Reich in Ermangelung eigener Kräfte das technische und administrative Personal von den Bundesstaaten, in erster Linie von Preussen, überweisen lassen muss. Dasselbe gilt von der technischen Centralstelle zur Revision der Einzelprojekte und Anschläge und technischen Ueberwachung der Bauausführung. Es liegt auf der Hand, dass mit dieser Ueberweisung die Ordnung einer Reihe von Fragen finanzieller und rechtlicher Natur um so mehr verbunden ist, als es sich um eine Bauausführung handelt, welche im ganzen wohl acht Jahre in Anspruch nehmen wird.

Ist erst die Kaiserliche Kanalkommission selbst organisirt und der Sitz derselben, für welchen Rendsburg und Kiel in Frage kommen, bestimmt, so wird das an Ort und Stelle fungirende technische Personal zu beschaffen und erst dann an die Einzelausarbeitung des Projekts zu gehen sein. Diese muss vorangehen, ehe auch nur an den Grunderwerb gegangen werden kann. Abgesehen von den beiden grossen Endschleusen bietet der Kanalbau erhebliche technische Schwierigkeiten nur auf denjenigen Strecken, in welchen er durch Moorboden geführt werden muss. Hier wird der Tracirung im einzelnen auch besondere Sorgfalt zu widmen und erst nach der eingehendsten Spezialprüfung die endgültige Feststellung vorzunehmen sein. Es wird daher bei aller Beschleunigung der Vorbereitung noch immer geraume Zeit verfliessen, bis mit dem Bau selbst begonnen werden kann.

Noch in weiterer Ferne steht anscheinend die Inangriffnahme des Rhein-Emskanals. Für die Ausführung desselben ist bekanntlich die unentgeltliche Hergabe des Bauterrains seitens der Interessenten gesetzlich als Bedingung gestellt. Bevor diese Bedingung nicht erfüllt ist, können die in dem Gesetze bewilligten Kredite nicht flüssig gemacht und daher selbst die speziellen Vorarbeiten nicht in Angriff genommen werden.

Westholsteinische Eisenbahn.

Nach dem vorliegenden Geschäftsbericht für das Betriebsjahr 1885 sind infolge der ungünstigen Lage der Landwirthschaft und der hiermit zusammenhängenden Betriebe die Einnahmen gegen das Vorjahr um rund 19 900 *M.* zurückgegangen. Dagegen haben die Ausgaben 10 400 *M.* weniger betragen und ist es hierdurch möglich geworden, dieselbe Dividende als im Vorjahre, nämlich 4½ pCt., an die Prioritätsaktien zu vertheilen, wobei sich noch ein Restbetrag von 7 500 *M.* ergibt.

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehre beliefen sich auf 197 933 *M.*, aus dem Güterverkehre wurden 238 276 *M.* und an Vergütungen für Ueberlassung von Bahnanlagen und Betriebsmitteln, sowie an sonstigen Einnahmen wurden 15 422 *M.* erzielt. Die Summe sämmtlicher Einnahmen einschliesslich eines Vortrages von 1 531 *M.* belief sich auf 453 162 *M.*

Die Gesammtausgaben von 251 225 *M.* vertheilen sich auf: Besoldungen und persönliche Ausgaben mit 128 284 *M.*, allgemeine Kosten mit 32 675 *M.*, Anlagen auf freier Strecke mit 22 337 *M.*, Bahnhofsanlagen mit 6 675 *M.*, Telegraphen mit 313 *M.*, Kosten der Züge mit 32 170 *M.*, Unterhaltung der Betriebsmittel mit 19 793 *M.*, Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen und Betriebsmittel mit 18 978 *M.*

Der Ueberschuss betrug 201 937 *M.*, welcher zur Verzinsung der 4½ pCt. Prioritätsanleihe von 700 000 *M.* mit 31 500 *M.*, zur Verzinsung und Tilgung weiterer Anleihen mit 4 860 *M.*, zur Rücklage in den Erneuerungs- und Reservefonds mit 58 297 *M.*, zur Dotation des Bilanz-Reservefonds mit 4 250 *M.*, als Zuschuss zum Fährbetrieb und Unterhaltung der Fährdampfer mit 4 401 *M.*, als Beitrag zur Pensions- und Unterstützungskasse mit 4 000 *M.*, zur Staatseisenbahnsteuer mit 2 177 *M.* und zur Zahlung einer 4½ pCt. Dividende mit 84 901 *M.* verwandt wird. Von dem verbleibenden Restbetrag von 7 550 *M.* werden 6 000 *M.* zur Vergrösserung und Verbesserung der Bahnanlagen verwendet und 1 550 *M.* auf neue Rechnung vorgetragen.

Im Personenverkehre wurden und zwar im Lokalverkehre 230 054 und im Verbandverkehre 34 935, in Summa 264 989 Personen befördert.

An Gütern gelangten 572 t Eil-, 7 685 t Stück- und 87 732 Tonnen Wagenladungsgüter zur Beförderung, davon entfielen 160 resp. 2 771 und 40 524 t auf den Lokal- und 411 resp. 4 914 und 47 208 t auf den Verbandverkehr.

An Betriebsmitteln waren 9 Lokomotiven, 10 Personen-, 3 Gepäck-, 20 bedeckte und 56 offene Güterwagen am Schlusse des Berichtsjahres vorhanden.

Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.

Der „Reichs-Anz.“ publizirt das Privilegium, welches dieser Gesellschaft zur Emission von 400 000 *M.* 4 pCt. Prioritätsobligationen II. Emission ertheilt worden ist. Der Erlös der Anleihe ist laut Generalversammlungsbeschluss zur Erweiterung der Bahnanlagen und Vermehrung der Betriebsmittel bestimmt.

Deutsche Kohlenausfuhr.

In gerechter Würdigung der Bedeutung, welche der Deutschen Kohlenausfuhr sowohl für die Produktionsdistrikte, als auch für die Seehäfen zugestanden werden muss, wurde in Rotterdam eine Einrichtung ins Leben gerufen, welche geeignet ist, die Ausfuhr über den dortigen Hafen auf die rascheste, billigste und sorgfältigste Weise zu fördern. Nach Ueberwindung verschiedener Schwierigkeiten und nachdem das nöthige Kapital von der Stadt beschafft wurde, kam dort die Einrichtung eines hydraulischen Kohlentip zu Stande, welche bisher auf dem ganzen Kontinente fehlte und welcher in der Zukunft des dortigen Ausfuhrhandels eine bedeutsame Rolle zugestanden werden dürfte. Aufgerichtet auf dem Terrain der Rotterdamer Handelsgesellschaft steht dieser Kohlentip am Ufer des Kanals, woran die Seeschiffe liegen; der Kohlenzug kommt an, ein Waggon wird losgemacht und nach Wiegung den Rails entlang in den Tip gebracht; sofort steigt der Waggon 9 m in die Höhe, wird in eine schiefe Richtung gebracht und der ganze Inhalt stürzt sich durch eine Art von Trichter in den Raum des Schiffes; der Waggon kommt wieder in eine gerade Stellung zurück, steigt herunter und läuft auf anderen Rails,

welche ein wenig schief liegen, von selber fort. Die ganze Prozedur hat, wie die „Frkf. Ztg." einer Schilderung in „Mostert's Handelsbericht" entnimmt, nur drei Minuten beansprucht, in welcher Zeit also ungefähr 15 000 kg Kohlen gewogen und ins Schiff gebracht wurden. Waren früher für die Einschiffung von 1 000 t Kohlen 7 Tage nöthig, so kann diese in Rotterdam fortan in 7 Stunden geschehen.

Aus Sachsen.

Güterbodenbrand in Leipzig.

Wie die Tagesblätter bereits gemeldet haben, ist in den Morgenstunden des 25. Juli d. J. der Empfangs-Güterboden auf dem Bayerischen Bahnhof in Leipzig total abgebrannt. In demselben befand sich zur Zeit des Brandes ein grosser Bestand an Deckenmaterial sowie eine bedeutende Menge — meist dem Ladeunternehmer gehöriger — Inventargegenstände, vor allem aber ist ein ziemliches Quantum von Transportgegenständen ein Raub der Flammen geworden. Allerdings war der Boden, da der Brand an einem Sonntag ausbrach, verhältnissmässig leer. Immerhin aber beläuft sich der Werth der verbrannten Güter, wenn man für die versicherten die Versicherungssumme und für die nicht versicherten den reglementmässigen Ersatzbetrag von 60 *M.* für 50 kg zu Grunde legt, auf ca. 114 000 *M.*, eine Summe die allerdings voraussichtlich nicht ganz von der Verwaltung zu zahlen sein wird, da die angegebenen Beträge bekanntlich allenthalben nur die Maximalgrenze bilden, bis zu welcher Ersatz geleistet wird.

Interessant ist die Frage, ob die Eisenbahnverwaltung überhaupt gehalten ist, für den durch den Brand entstandenen Schaden aufzukommen. Angesichts des Umstandes, dass die Obergerichte wiederholt erkannt haben, es sei Brandschaden dann, wenn die Verwaltung die ihr obliegende Sorgfalt in Bewachung der Güter geleistet, als auf vis major beruhend anzusehen, — eine Anschauung, die hier um so eher Platz greifen könnte, als nach aller Wahrscheinlichkeit das Feuer infolge Selbstentzündung eines unter falscher Deklaration aufgegebenen Artikels ausgekommenen ist — hätte die Verwaltung vielleicht mit Erfolg jede Ersatzverbindlichkeit ablehnen können. Das Finanzministerium hat jedoch auf Vortrag der Generaldirektion in koulanter Weise angeordnet, dass ohne Weiterungen, wennschon allerdings unter Einhaltung der reglementmässigen Maximalgrenzen, Ersatz geleistet werden solle. Da nur wenig Versender ihre Güter versichert haben, werden einzelne noch immer ziemlich hart betroffen.

Uebrigens ist der Anschlag für den Neubau des abgebrannten Bodens schon wenige Tage nach dem Brand fertiggestellt und seitens des Finanzministeriums genehmigt worden, dergestalt dass die Bauarbeiten schon längere Zeit in vollem Gange sind und gegründete Aussicht vorhanden ist, dass der Neubau noch vor Beginn der diesjährigen Leipziger Michaelismesse fertiggestellt sein wird.

Die ersten Französischen Eisenbahnen.

Die erste in Frankreich erbaute Eisenbahn, welcher man wirklich diese Bezeichnung beilegen kann, ging von St. Etienne nach Lyon. Die Ausführung derselben wurde am 27. März 1826 zur Verdingung gestellt und einer aus den Gebrüdern Seguin und Biot bestehenden Gesellschaft mit 33 pCt. Rabatt auf den festgesetzten Maximaltarif von 15 Cts. für das Tonnenkilometer übertragen. Die Vorarbeiten wurden mit der grössten Sorgfalt ausgeführt und die Trace so zweckmässig gewählt, dass der Grand Centralbahn bei Uebernahme der Bahn im Jahre 1853 nur sehr unbedeutende Arbeiten auszuführen blieben, um dieselbe den inzwischen gemachten Fortschritten entsprechend herzurichten. Die Anlagekosten betrugen nur 270 000 Frcs. für das Kilometer; sie waren bedeutend niedriger, als diejenigen der Liverpool-Manchester Eisenbahn, obgleich auf der 56 km langen Strecke St. Etienne-Lyon bedeutende Kunstarbeiten (darunter auch mehrere Tunnels von insgesammt 4 100 m Länge) herzustellen waren.

Die ganze Bahn war mit Ausnahme der eingleisig angelegten drei grossen Tunnels von Mulatière, Rive-de-Gier und Terrenoire — von denen der letztere die für jene Zeit bedeutende Länge von 1 510 m hatte — zweigleisig. Der kleinste Krümmungshalbmesser erhielt 500 m; die Steigungen betrugen zwischen Lyon und Rive-de-Gier nur 5 bis 6 mm und gelangten bis auf 15 mm zwischen Rive-de-Gier und St. Etienne. Der Oberbau bestand aus eisernen einköpfigen Schienen von 13 kg Gewicht pro Meter, welche auf 1,05 m von einander entfernten Steinwürfeln befestigt waren; das Gewicht der Schienen musste aber bereits im Jahre 1836 auf 26 kg pro Meter, also das Doppelte des ursprünglichen Gewichts, erhöht werden.

Im Jahre 1830 wurde die erste Theilstrecke von Givors nach Grand-Croix eröffnet; die ganze Bahn konnte indessen erst 1833 dem Verkehre übergeben werden, da in Ermangelung eines — erst durch das Gesetz vom Jahre 1841 geregelten — Expropriationsrechtes viele Zeit wegen des Grunderwerbes verloren ging und infolge dessen auch der im Voranschlag festgesetzte Termin für die Fertigstellung überschritten werden musste.

Für die Zugförderung bediente man sich Anfangs der Pferde. Es gab gemischte Züge für Personen und Güter und reine Personenzüge. Die in die letzteren eingestellten Wagen nannte man financières; sie waren dem Postwagen (diligences) nachgebildet, hatten zwei Koupees, zwei innere Abtheilungen und ein Verdeck zur Unterbringung des Gepäcks. Vom Jahre 1831 ab benutzte man Lokomotiven von Seguin senior. Dieselben besassen vertikale Cylinder, welche durch Balanciers und Seiten-Pleuelstangen die Kurbeln der vier Räder in Gang setzten; der Luftzug des Röhrenkessels wurde durch Ventilatoren, welche an dem Tender angebracht waren, erzielt. Die Maschinen hatten ein Gewicht von 6 t und zogen 16—18 Wagen von je 4 t auf der Horizontalen, 7—8 Wagen in der Steigung von 6 mm und 2—3 Wagen auf den starken Steigungen von 15 mm. Da die Lokomotiven sich bald als zu leicht herausstellten, so wurden im Jahre 1833 solche von 10 t (nach Englischem Vorbilde) gebaut, welche 80—85 t auf der Horizontalen, 40 t in Steigungen von 6 mm und 12—16 t in Steigungen von 15 mm fortschleppen konnten. Allein auch dieses Ergebniss genügte dem Bedüfnisse nicht und man fand es für angezeigt, auf der Theilstrecke von Grand-Croix nach St. Etienne wieder zum Pferdebetrieb zurückzukehren, bis endlich die nach ihrem Erfinder Verpilleux benannten Lokomotiven zur Verwendung gelangten, welche ein Gewicht von 26 t, 4 Cylinder und 8 Triebräder besassen.

Die Tarife waren viel zu niedrig, als dass die Betriebsergebnisse hätten günstige sein können. Die Gesellschaft musste im Jahre 1831 um Erhöhung der Tarife von 0,098 auf 0,12 Frcs. einkommen und konnte nunmehr von 1835—1840 im Durchschnitt 700 000 Frcs., d. h. ungefähr 5 pCt. des Anlagekapitals, pro Jahr erübrigen. Im Jahre 1835 wurden bereits 200 000 Personen und 500 000 t Güter befördert.

Durch Ueberschwemmungen verursachte Beschädigungen erschwerten die Lage; die aus diesem Grunde erwachsenden Ausgaben und die durch unabweisliche Vergrösserungsarbeiten hervorgerufenen Geldopfer konnten nur mittelst einer vom Staate geleisteten Beihilfe befriedigt werden, zu deren Tilgung eine weitere Erhöhung der Tarife erforderlich wurde.

Als die Eisenbahn von St. Germain noch auf dem Papier stand, hatte die Lyoner Gegend also bereits eine Eisenbahn mit Personen- und Güterverkehr und Lokomotivbetrieb. Sogar Steigungen von 25 mm — welche im übrigen wohl zu früh in dieser Steilheit angelegt waren, aber trotzdem mit den Verpilleux'schen Lokomotiven betrieben wurden, waren hier bereits zehn Jahre früher, als anderswo solche Steigungsverhältnisse überhaupt anzuwenden gewagt war, vorhanden.

Ein nicht minder bemerkenswerthes Beispiel bietet die Bahn von Andrezieux nach Roanne. Dieselbe wurde zu dem Zwecke gebaut, um die Kohlen aus dem Gebiet von St. Etienne nach einem Punkte der Loire zu befördern, von dem aus dieser Fluss ohne Schwierigkeit befahren werden konnte. Der Bau wurde den Unternehmern Mellet & Henry im Jahre 1828 übertragen. Die Eröffnung des Betriebes fand bereits Anfangs 1833, und zwar zwei und ein halbes Jahr vor dem in Aussicht genommenen Vollendungstermine statt. Die Abrechnung ergab schliesslich noch eine ganz bedeutende Ersparniss gegenüber dem Voranschlag. Die Kosten für das Kilometer der eingleisigen Bahn betrugen 107 000 Frcs. Dieselbe war im ganzen 67 km lang und umfasste mehrere, durch selbstthätige schiefe Ebenen von 45 bis 50 mm Steigung getrennte Theilstrecken mit günstigen Gefällsverhältnissen. Auf den oberen Stationen der geneigten Ebenen waren stationäre Maschinen zur Ausgleichung der Belastungsunterschiede aufgestellt; auch wurde vor den abwärts fahrenden Zug wohl eine Lokomotive vorgespannt, welche gleichzeitig den aufwärts gehenden beförderte, eine Anordnung, welche seither wiederholt zur Anwendung gelangt ist. Der Theil der Bahn, auf welchem sich diese geneigten Ebenen befanden, ist später (im Jahre 1856) umgebaut worden; der übrige Theil wird indessen noch heute befahren, woraus man schliessen darf, dass die ganze Anlage eine zweckentsprechende gewesen sein wird.

Der Lokomotivbetrieb wurde im Jahre 1834 auf der mit günstigen Steigungsverhältnissen versehenen Theilstrecke von Andrezieux nach Roanne eingeführt. Die aus England entstammenden Maschinen von 6—7 t Gewicht beförderten 120 t auf der Horizontalen und sogar 3 Wagen = 12 t brutto auf der Steigung von 45 mm. Von der Eröffnung des Betriebes an wurden Personenzüge, in welche Wagen mit drei Koupees für je 30 Personen eingestellt wurden, abgelassen.

Die Betriebsergebnisse waren wenig günstige; die Einnahmen beliefen sich kaum auf ⅓ des Voranschlages, und das aufgewendete Kapital verzinste sich nur mit 1½ pCt. Günstigere finanzielle Resultate wurden erst nach dem Jahre 1840 erzielt. —

Es sei hier noch der Eisenbahn von Montroud nach Montbrison gedacht, welche im Jahre 1835 dem Unternehmer Cherblanc konzessionirt wurde; dieselbe hatte eine Länge von 15 km und wurde bis zum Jahre 1841 betrieben. Wenngleich der mit dieser Bahn gemachte Versuch in technischer Hinsicht durchaus befriedigte, so waren doch die finanziellen Ergebnisse so wenig zufriedenstellend, dass das Unternehmen bald wieder aufgegeben werden musste. —ch.

Das Projekt einer Stadtbahn in Brüssel.

In Brüssel wird neuerdings das Projekt einer Stadtbahn lebhaft erörtert und die Unternehmer, Gebrüder Fichefet in St. Gilles bei Brüssel, haben bereits bei der Regierung ein Gesuch um Ertheilung der Konzession zum Bau derselben eingereicht. In dem bezüglichen Antrage erklären die Unternehmer sich bereit, sich den Bedingungen des Lastenheftes (Cahier des charges), durch welches der Bau und Betrieb der in Belgien zu konzessionirenden Bahnen geregelt wird, zu unterwerfen, ferner alle Arbeiten innerhalb drei Jahren zu vollenden und nach Ablauf dieses Zeitraumes die Bahn dem Betriebe zu übergeben. Die Kosten sind auf 20 000 000 Frcs. abgeschätzt. Die Bahn soll nur dem Personenverkehr vermittelst Tramwayzüge dienen.

Der Hauptheil der in Aussicht genommenen Bahn liegt frei, ein kleinerer Theil wird durch Tunnels geführt. Die Länge der Linie und der Zweigbahnen soll 17,3 km betragen, von welchen 7,8 km in Tunnels liegen. Alle Strassen, Wasserläufe und sonstige Verbindungen sollen über- bezw. unterführt werden.

Das Gesuch der Unternehmer ist seitens der Minister der Finanzen und der öffentlichen Arbeiten wohlwollend aufgenommen und an die zuständigen Organe weitergegeben worden.

Da die Nützlichkeit der neuen Bahn wiederholt bewiesen worden ist und die umfangreichen Arbeiten Tausenden von Arbeitern längere Zeit ergiebige Beschäftigung gewähren würden, so ist zu hoffen, dass in dieser bedeutsamen Angelegenheit eine baldige Entscheidung getroffen werden dürfte. —ch.

Präjudizien.

v. O. Haftpflicht. **Durch die Festsetzung einer Rente „bis ans Lebensende" wird das Recht des Antrages auf Aufhebung oder Minderung der Rente bei veränderten Verhältnissen nicht beeinträchtigt** (§ 7 R.-Haftpflichtges.). Aus den Entscheidungsgründen: „Durch die Festsetzung der Renten „bis ans Lebensende" wird nicht ausgeschlossen, dass die Verpflichteten die Aufhebung oder Minderung der Rente fordern können, wenn diejenigen Verhältnisse, welche die Zuerkennung der Höhe der Rente bedingt hatten, inzwischen wesentlich verändert sind (§ 7 Ges. v. 7. Juni 1871). Dass dies vom Berufungsrichter verkannt ist, lässt sich aus den Gründen des Urtheils nicht entnehmen. Ausgeschlossen wird durch das Urtheil nur der Anspruch auf eine Herabsetzung der Rente wegen der später infolge zunehmenden Alters etwa eintretenden Minderung der Erwerbsfähigkeit des Klägers, weil dieser Umstand vom Kläger selbst schon genügend berücksichtigt sei, indem er anstatt des vollen bisher verdienten Arbeitslohnes von 60 ℳ nur 30 ℳ monatlich verlangt habe. Diese Erwägung bewegt sich innerhalb des dem Richter bei Zumessung der Rente zustehenden freien Ermessens." (Erk. des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 9. Februar 1886; Rep. 362/85; Blum, Urtheile u. Annalen Bd. III S. 417 f.)

Miszellen.

Tunnel zwischen Dänemark und Schweden.

Dem Ministerium des Innern zu Stockholm ist kürzlich eine von Paris ausgehende Eingabe zugegangen, in welcher um die Erlaubniss gebeten wird, die für einen unterseeischen Tunnel zwischen Limhamn und Amager (Malmö und Kopenhagen) auf Schwedischem Grund erforderlichen Untersuchungen anstellen zu dürfen. Das Ersuchen wird, wie man der „K. Ztg." schreibt, von einigen in der Französischen Finanzwelt bekannten Anstalten, der „Banque maritime", dem „Comptoir d'escompte" u. s. w. unterstützt. Das Ministerium des Innern hat sich an das Ministerium des Auswärtigen gewandt, um durch dessen Vermittelung die nöthige amtliche Auskunft über die Stellung der Bewerber zu erhalten, und sobald dieselbe ergangen ist, dürften die Untersuchungen sofort ihren Anfang nehmen. Es wird beabsichtigt, den inneren Cylinder nicht aus Mauerwerk, sondern aus Gusseisen herzustellen und nur ein Gleis anzulegen, und hierdurch glaubt man die Herstellungskosten auf 30 Millionen Franken beschränken zu können. Der Oeresundtunnel würde 18 km lang werden, doch könnte er unterwegs vielleicht bei Saltholm (Insel im Oeresund) an die Oberfläche treten. Dem jetzt vorliegenden Plane nach wird dies allerdings nicht beabsichtigt, vielmehr gedenkt man auf Saltholm grosse Luftpumpwerke zu errichten. Die zu durchbohrende Erdschicht besteht aus Kalk, und dieses Kalklager hat nirgends eine geringere Tiefe als 600 Fuss. Selbstverständlich sind zwischen Malmö und Limhamn gleichwie von dem Dänischen Endpunkte des Tunnels (Amager) nach Kopenhagen Eisenbahnen anzulegen. Der Bau des Tunnels dürfte einen Zeitraum von zwei bis drei Jahren erfordern. Zehn Millionen Franken sollen bereits für die Sache verfügbar sein.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Betriebsreglement des Vereins. Zu dem vom 1. April 1885 ab gültigen Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist der VI. Nachtrag erschienen. Derselbe kann von der unterzeichneten geschäftsführenden Direktion (SW. Bahnhofstrasse 3) bezogen werden.

Berlin, den 9. August 1886. (1689)
Die geschäftsführende Direktion des Vereins.
Wex.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Am 1. September d. J. tritt für den Güterverkehr der Station Waldshut mit den rechtsufrigen Zürichsee-Dampfbootstationen ein direkter Tarif in Kraft.

Karlsruhe, den 11. August 1886. (1690)
Generaldirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Berlin-Schleswig-Holsteinischer Verbands-Viehtarif. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ist zum obenbezeichneten Tarif vom 1. Januar 1882 der Nachtrag XII erschienen. Durch denselben kommen anderweite Tarifsätze für die Viehbeförderung per Nachteilgüterzug zwischen Kiel-Flensburger Stationen und Sternschanze, sowie anderweite bezw. neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen Dahlenburg, Dannenberg, Dömitz und Hitzacker einer- und Sternschanze andererseits zur Einführung. Exemplare dieses Nachtrages sind von den betheiligten Güterexpeditionen, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich zu beziehen.

Altona, den 14. August 1886. (1691)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Die durch Nachtrag IV zum Oberschlesischen Steinkohlentarif nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg etc. für die Haltestelle Osche zur Einführung gekommenen 60 000 kg-Sätze finden schon bei Auflieferung in Mengen von mindestens 40 000 kg Anwendung. (1692)
Königliche Eisenbahndirektion Breslau.

Vom 1. Oktober 1886 n. St. tritt an Stelle des bisherigen Flachstarifs vom 13. April 1884 n. St. ein neuer gleichnamiger Tarif mit theils unveränderten, theils billigeren Frachtsätzen in Kraft. Für die Stationen Wjäsma der Moskau-Brester Bahn und Wolga der Rybinsk-Bologoje Bahn werden in dem neuen Tarif Frachtsätze nicht mehr aufgenommen.

Der bisherige Anhang zum Russisch-Böhmischen Flachstarif, gültig vom 13. April 1884 n. St. bleibt bis auf weiteres unverändert in Kraft.

Exemplare des neuen Tarifs können von den Verbandverwaltungen sowie auch von den Verbandstationen bezogen werden.

Bromberg, den 7. August 1886. (1693)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. Oktober d. Js. ab tritt eine Rückvergütung der Ueberfuhrgebühren für die Transporte auf der Frankfurter Verbindungsbahn von den Staatsbahnhöfen und dem Main-Neckarbahnhof hierselbst nach dem Zollhof und umgekehrt nicht mehr ein.

Von dem gedachten Tage ab kommen für Transporte, welche behufs steueramtlicher Behandlung per städtische Verbindungsbahn nach oder von dem Hauptsteueramte verbracht werden, in allen Fällen neben den tarifmässigen Frachten bis und ab Station Frankfurt

a/M. die Gebühren für den Transport auf der städtischen Verbindungsbahn (vergl. Lokaltarif der Hessischen Ludwigsbahn vom 1. April 1885 S. 24) besonders zur Berechnung bezw. Erhebung.

Frankfurt a/M., den 14. August 1886.
Zugleich Namens der Main-Neckarbahn und Königlichen Eisenbahndirektion Hannover:
Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. (1694)

Staatsbahnverkehr Breslau-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit tritt für Steinkohlen- und Kokessendungen von Cleophasgrube nach Berlin, Anhalt-Dresdener Bhf. ein direkter Ausnahme-Frachtsatz in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 12. August 1886. (1695)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für den Transport von Eisenerz, Eisensauen und abgerösteten Schwefelkies zwischen Giessen und Rodingen-Grenze kommt fortan ein direkter Ausnahme-Frachtsatz von 0,76 ℳ pro 100 kg zur Anwendung.

Hannover, den 12. August 1886. (1696)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zulassung der Tränkung von Vieh auf dem Lehrter Bahnhof in Berlin. Vieh, welches über Berlin befördert wird, kann fernerhin auf dem Viehhofe des Lehrter Bahnhofes in Berlin getränkt werden.

Die Benutzung der Tränkungsvorrichtungen daselbst macht jedoch stets die vorherige Entladung des Viehes erforderlich.

Für die Tränkung wird ohne Unterschied zwischen halben und ganzen Ladungen für jeden Wagen eine Gebühr von 2 ℳ erhoben.

Magdeburg, den 13. August 1886. (1697)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der vom 1. März 1881 ab gültige Ausnahmetarif für Eisenartikel des Spezialtarifs II von der Reichsbahn nach Stationen der Ostpreussischen Südbahn und der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn tritt mit dem 1. Oktober d. J. ausser Kraft.

Näheres ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren. (1698)

Frankfurt a/M., den 12. August 1886.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokalgüterverkehr der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und Sächsisch-Thüringischer Eisenbahnverband. Zum Kilometerzeiger für den Lokalgüter- etc. Verkehr vom 18. Mai 1885 tritt am 1. Oktober d. J. der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält anderweite, zum Theil um 1 km höhere Entfernungen für die Station Klingenthal. Exemplare des Nachtrags können von sämmtlichen Güterexpeditionen bezogen werden.

Vom gleichen Zeitpunkte erhöhen sich auch im Sächsisch-Thüringischen Verbands-Güterverkehre (Tarif vom 1. November 1885) die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Klingenthal einerseits und den Stationen Leipzig (Th.), Plagwitz-Lindenau, Zeitz, Gera (Th. u. W. G.) und Wolfsgefärth des Direktionsbezirks Erfurt bezw. der Weimar-Geraer Eisenbahn, andererseits, um gewisse, von den betheiligten Stationen zu erfahrende Beträge.

Dresden, am 12. August 1886. (1699)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Elbumschlags-Verkehr Riesa-Elbkai-K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Am 1. September 1886 tritt Nachtrag II zum Tarife für obigen Verkehr mit ermässigten und neuen Frachtsätzen in Kraft, welcher von unserer Wirthschafts-Hauptverwaltung hierselbst zu beziehen ist.

Dresden, den 10. August 1886. (1700)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I. Die in No. 31 des Centralblatts für das Deutsche Reich, Seite 301/302 de 1886, enthaltene Ergänzung und Abänderung der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands, betreffend die Beförderung von Patronen aus Kinetit, Streichhölzern, Sicherheitszündern sowie gebrauchter eisen- und manganhaltiger Gasreinigungsmasse, kommt mit dem heutigen Tage im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. Februar 1883 zur Einführung.

Berlin, den 9. August 1886. (1701)
Namens sämmtlicher Deutschen Eisenbahnverwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Ungarischer Verbandverkehr. Infolge der von den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen gewährten Refaktien treten für den Transport von Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Hirse, Buchweizen, ferner Raps, Reps und Rübsen in Mengen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen in den Monaten August und September d. J. im Rückvergütungswege bei Auflieferung eines Minimalquantums von 100 t im obigen Verbandverkehr nachstehende Ermässigungen in Geltung:

a) für Sendungen von den Stationen Göd, Dunakecz, Waitzen und Palota 0,20 ℳ für 100 kg,

b) für Sendungen von den Stationen bezw. Bahnhöfen der Oesterreich-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft und Ungarischen Staatseisenbahn in Budapest, Köbanya, Czegled, Szeged, Temesvar und von den zwischen Köbanya und Verciorova exkl. und Bazias inkl. gelegenen Stationen der Oesterreich-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft 0,30 ℳ für 100 kg,

c) für Sendungen, welche von Stationen der Ungarischen Staatseisenbahn und deren Hinterbahnen in Budapest Donauuferbahnhof, Köbanya und Szeged trans., ferner von Stationen der Ungarischen Staatseisenbahn der Linie Kelenföld-Bruck in Kelenföld trans. umkartirt werden, 0,35 ℳ für 100 kg,

d) für Sendungen von Abony, Merczifalva, Orczifalva und Szent-Andras, welche in Czegled tr. bezw. Temesvar zur Umkartirung gelangen, die Differenz zwischen den direkten Sätzen und der Umkartirung, vermehrt um 0,05 ℳ für 100 kg.

Sendungen mit Routenvorschriften sind von der Begünstigung ausgeschlossen. Die Erstattung erfolgt durch die Ungarischen Versandbahnen gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Versender lautenden Aufgaberezepisse bis längstens Ende Dezember d. J.

Breslau, den 12. August 1886. (1702)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober cr. kommen für den Verkehr der **Rhein- und Main-Stationen** Frankfurt a/M. (Bahnhöfe der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt, der Hessischen Ludwigsbahn und Main-Neckarbahn), Gustavsburg, Kastel loco und Hafen, Ludwigshafen a/Rh. loco und Hafen, Mainz loco und Hafen, Mannheim B. B. und H. L. B. und Mannheim Neckar-Vorstadt mit Stationen der **Bayerischen Staatsbahnen** neue, auf gleichen kilometrischen Einheitssätzen und den kürzesten Entfernungen berechnete Frachtsätze zur Einführung, durch welche die bisher für den Verkehr derselben Verkehrsgebiete bestandenen Frachtsätze, soweit sie abweichen, ersetzt werden.

Von den heut in diesen Verkehren vorgesehenen Ausnahmetarifen fällt derjenige für Heu und Stroh ohne Ersatz fort und werden diese Artikel ebenso wie Cement, Brennholz, Erde, Schlacken und Torf, welche aus dem bisherigen Ausnahmetarife für Roheisen entfernt werden, in die regelmässige Tarifklasse des Spezialtarif III verwiesen.

Durch die neuen Tarifsätze treten sowohl Erhöhungen wie Ermässigungen der bestehenden Sätze ein.

Die Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen geben auf Verlangen nähere Auskunft. (1703)

Frankfurt a/M., den 11. August 1886.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Erfurt. Vom 1. Oktober dieses Jahres ab sind der Frachtberechnung für frische und gedörrte Pflaumen zum Seeexport bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbriefe oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht im Verkehr von den Stationen Apolda, Crossen a. d. Elster, Erfurt Th., Grossheringen, Kösen, Leipzig, Berliner, Eilenburger und Thüringer Bahnhof, Merseburg, Naumburg, Stadtsulza, Weimar Th. und Zeitz Th. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und Dornburg, Jena und Rudolstadt der Saal-Eisenbahn nach Hamburg H. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona nicht mehr die Sätze des Spezialtarifs II, sondern die höheren Sätze des Spezialtarifs I zu Grunde zu legen.

Erfurt, den 13. August 1886. (1704)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Umschlagsverkehr zwischen Deutschen Stationen und Serbischen bezw. Bulgarischen und Russischen Stationen via Wien Donaulände. Mit dem 1. September d. Js. treten für die Beförderung von Eisen und Stahl, Ackergeräthen, Cement, Zucker und Güter aller Art (Sammelgut) bei Aufgabe in Ladungen von 5 000 und 10 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Bromberg nach Serbischen Stationen sowie nach Bulgarischen und Russischen Donaustationen via Wien donauwärts neue direkte Tarife in Wirksamkeit, welche zum Preise von 0,10 ℳ für das Stück durch die Verbandstationen zu beziehen sind.

Breslau, den 7. August 1886. (1705)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 64 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 18. August 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

1. Güterverkehr.

Die in den **Güter- bezw. Vieh- u. s. w. Tarifen** für die Staatsbahnverkehre Köln (linksrheinisch) - Berlin, -Braunschweig, -Breslau, -Bromberg, -Erfurt einschliesslich Thüringische Privatbahnen, -Frankfurt a/M., -Hannover, -Magdeburg, -Oldenburg, für den Rheinisch-Niederdeutschen, Rheinisch - Westfälisch - Sächsischen und Norddeutschen Eisenbahnverband sowie den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und der Aachen-Jülicher Eisenbahn einerseits und der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahn andererseits für die Stationen Cranenburg und Groesbeck der Holländischen Eisenbahn enthaltenen direkten Tarifsätze treten mit dem 1. Oktober d. J. ausser Kraft.

Köln, den 18. August 1886. (1706)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Regelung der Tarifverhältnisse für die Rhein- und Main-Umschlagsstationen. Vom 1. Oktober cr. ab werden die Stationen Frankfurt a/M. (Sachsenhausen Staatsbhf., Taunusbhf., Ostbahnhof und Frankfurt a/M. H. L. B.), Mainz und Kastel Hafen in den Wasserumschlagstarif vom 1. August 1885 für den Verkehr zwischen Stationen der Oesterr. Staatsbahn, Böhmischen Westbahn etc. einerseits, Gustavsburg, Ludwigshafen und Mannheim transit andererseits aufgenommen.

Gleichzeitig tritt bei den heut bestehenden Frachtsätzen dieses Tarifs eine Aenderung insofern ein, als diejenigen für Mannheim und Ludwigshafen unter Aufhebung der bisherigen Gleichstellung mit Gustavsburg, aber unter Wahrung der Gleichheit unter sich, eine Regulirung im Verhältniss ihrer kilometrischen Entfernungen zu Gustavsburg erleiden, wodurch Frachterhöhungen eintreten.

Die neuen Frachtsätze für Frankfurt a/M., Mainz und Kastel Hafen sind ebenfalls nach ihrem Entfernungsverhältniss unter sich und gegenüber Gustavsburg gebildet.

Die Tarifbüreaus der betheiligten Bahnen ertheilen nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., den 11. August 1886.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a/M. (1707)

Nassau - Bayerischer Verkehr. Am 1. Oktober cr. kommen für den Verkehr der Stationen des Betriebsamtes Wiesbaden und der Linie Hanau - Frankfurt a/M. - Homburg v. d. H. des Betriebsamtes Frankfurt des diesseitigen Verwaltungsbezirks einerseits und Stationen der Bayerischen Staatsbahnen andererseits neue Frachtsätze für den allgemeinen Güter- und Holzverkehr zur Einführung.

Für den Verkehr mit Südbayern enthalten die neuen Frachtsätze Frachterhöhungen.

Die bisher für dieses Verkehrsgebiet bestandenen Frachtsätze kommen vom gleichen Termine ab zur Aufhebung.

Unser Tarifbüreau ertheilt nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., den 11. August 1886.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a/M. (1708)

Staatsbahn - Güterverkehr Hannover-Magdeburg. Am 1. September d. Js. tritt zu dem Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 1 in Kraft.

Derselbe enthält neben einigen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs u. a. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Borgholzhausen, Dissen-Rothenfelde, Halle i/W., Hilter, Oesede, Ottoschacht, Steinhagen, Wellendorf und Welsede des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover, sowie die seit 15. Juli d. Js. gültigen Ausnahme-Frachtsätze für Steinsalz und Siedesalz zur überseeischen Ausfuhr von Stassfurt, Aschersleben, Egeln und Schönebeck nach Bremen etc. (1709)

Magdeburg, den 12. August 1886.
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Am 1. September cr. kommen für den Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehr die Tarifhefte Theil II, Heft 2 und 3, sowie Theil III, Heft 3 zur Ausgabe.

Theil II, Heft 2 enthält direkte Frachtsätze zwischen Ungarischen Stationen der Südbahn, der Ungarischen Westbahn, der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft, der K. Ungarischen Staatsbahnen, der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Raab-Oedenburg - Ebenfurther Eisenbahn einerseits und den Badisch-Schweizerischen Grenzstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz andererseits.

Theil II, Heft 3 und Theil III, Heft 3 enthalten direkte Frachtsätze und zwar Theil II für Klassengüter und Theil III für Getreide etc. zwischen Böhmen und Mähren einerseits und den vorgenannten Badisch-Schweizerischen Grenzstationen andererseits.

Die einzelnen Tarifhefte enthalten ferner Kürzungstabellen zu den in denselben verzeichneten Frachtsätzen nnd kommen bis auf Weiteres die unter „b“ angesetzten Beträge zur Anwendung.

Die gleichzeitig ausser Kraft tretenden Tarife sind auf dem Titelblatt der Tarifhefte vorgemerkt.

Insoweit die seitherigen Frachtsätze billiger sind und die neuen Tarife für einzelne Relationen Sätze nicht mehr enthalten, gelten die seitherigen bezüglichen Frachtsätze noch bis zum 1. Dezember cr.

Die Tarifhefte werden an Interessenten von den betheiligten Endbahnen und dem Materialdepot der K. B. Staatseisenbahnen käuflich abgegeben und zwar Theil II, Heft 2 und 3 um je 1 *M.*, Theil III, Heft 3 um 0,20 *M.* pro Exemplar.

München, den 13. August 1886. (1710)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Niederschlesisch - Westösterreichischer Kokesverkehr. An Stelle des gleichnamigen Tarifes vom 1/4. 1886 tritt mit 1. September 1886 ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von Kokes aus dem Niederschlesischen Kohlenreviere nach Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen unter dem gleichen Titel und mit theilweise ermässigten Sätzen für Einzelsendungen in Wirksamkeit.

Dieser Tarif, von welchem Exemplare bei der unterzeichneten Generaldirektion und den übrigen betheiligten Verwaltungen eingesehen und bezogen werden können, enthält eine Bestimmung nach welcher die Königliche Eisenbahndirektion in Berlin unter gewissen Bedingungen, bei Auflieferung eines Jahresquantums von $2^1/_2$ Millionen Kilogramm, eine Refaktie von 1,8 kr. Oe. W. Noten pro 100 kg liquidirt.

Wien, am 14. August 1886. (1711)
Die Generaldirektion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Baumwolle, rohe, und Baumwollabfälle treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Dusnik	0,66 *M.*

Die Frachtsätze für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 12. August 1886. (1712)
Die Betriebsdirektion.

Getreideverkehr aus Russland. Einführung eines ermässigten Frachtsatzes ab Rawa ruska transit für Getreide u. s. w. Russischer Provenienz. Mit 1. September l. J. wird für Getreide u. s. w.-Transporte, welche per Achse aus Russland unter Zollkontrole in der Station Rawa ruska der Lokalbahn Jaroslau-Sokal anlangen, daselbst bis zur Weiteraufgabe unter Bahnaufsicht stehen und in Wagenladungen à 10 000 kg nach Krakau oder darüber weiter befördert werden rücksichtlich der Strecke Rawa ruska-Krakau ein ermässigter Frachtsatz von 64,4 kr. pro 100 kg im Kartirungswege eingeführt.

Wien, am 13. August 1886. (1713)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. September d. J. tritt zum Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Thüringischen Privatbahnen einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg und der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn andererseits vom 1. Januar 1886 der Nachtrag II in Kraft.

Näheres durch die Billetexpeditionen.

Erfurt, den 13. August 1886. (1714)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberhessische Eisenbahnen. Vom 1. September cr. ab findet direkte Personen- und Gepäckabfertigung zwischen Salzschlirf einer- und Darmstadt, Friedberg und Marburg andererseits statt.

Giessen, den 11. August 1886. (1715)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Direktion.

---

3. Submissionen.

Die Lieferung von:

2 Normal-Güterzuglokomotiven mit Tendern (1 Loos),
1 Personenwagen II./III. Klasse
1 „ III. „
1 „ IV. „
1 kombinirbarer Post- und Gepäckwagen
(1 Loos)

soll unter Zugrundelegung der Bedingungen für Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 vergeben werden.

Die Ausschreibungsunterlagen liegen in unserem maschinentechnischen Büreau hierselbst, altes Ufer No. 2, zur Einsicht offen und werden daselbst gegen 2 *M.* für die Lokomotiven und 5 *M.* für die Wagen in Baar oder in Deutschen Reichspost-Briefmarken verabfolgt.

Angebote sind frankirt und versiegelt mit der äusseren Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von Lokomotiven, bezw. Personenwagen“
bis zum 28. August cr., Vormittags 11 Uhr, unserm maschinentechnischen Büreau einzureichen, zu welcher Zeit dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter eröffnet werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Köln, den 5. August 1886. (1716)

Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

No. 65. 1886.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 21. August 1886.

Die technische Einheit im Eisenbahnwesen.

(Schluss aus No. 64).

Das Material, welches dem Schweizerischen Bundesrath von den Regierungen in Verfolg der Beschlüsse vom Oktober 1882, betreffend das Maximalprofil der Eisenbahnwagen, zugegangen war, lag dem 3. Ausschusse übersichtlich zeichnerisch dargestellt, vor; dasselbe war jedoch, wie die Berathungen bald zeigten, nicht ausreichend, um danach eine endgültige Lösung der Frage festzusetzen. Die weiteren Schritte waren Gegenstand eifrigen und eingehenden Studiums des Ausschusses, welcher sich nach mehreren Sitzungen und nach vielen Vor- und Gegenvorschlägen über nachstehenden Beschluss einigte, dessen Aufnahme in das Protokoll*) durch die Konferenz beschlossen wurde:

„Die betheiligten Staaten werden der Eidgenössischen Regierung, binnen einer Frist von 6 Monaten, die Begrenzungsprofile für Fahrzeuge der verschiedenen Eisenbahnlinien übermitteln.

Die Schweizerische Regierung wird ersucht, folgende Zusammenstellungen und Ermittelungen veranstalten zu wollen:
1. alljährlich alle Begrenzungsprofile für Fahrzeuge der Eisenbahnnetze der betheiligten Staaten nebst einer Uebersichtskarte der betreffenden Bahnnetze herauszugeben;
2. zu gleicher Zeit die innere Umhüllungslinie aller Begrenzungsprofile für Fahrzeuge zu ermitteln;
3. die äussere Umhüllungslinie aller dieser Begrenzungsprofile für Fahrzeuge aufzuzeichnen.

Es wird allseitig anerkannt, dass die einzusammelnden Begrenzungsprofile für Fahrzeuge lediglich diejenigen der dem internationalen Verkehr zugänglichen Eisenbahnlinien sind, und dass jeder Staat, soweit an ihm, die in Bern aufzuzeichnenden Zusammenstellungen, vor deren Herausgabe, einer Verifikation unterwerfen wird."

Die Frage des Maximalprofils der Eisenbahnwagen ist hiernach bei weitem noch nicht spruchreif; ein im Schoosse des Ausschusses gestellter Antrag, die zu erstellenden oder umzubauenden Bauprojekte der Eisenbahnen in Zukunft so zu gestalten, dass sie den Durchgang des unter 3 erwähnten maximalen Begrenzungsprofils für Fahrzeuge gestatten, wurde nach Erörterung desselben als verfrüht zurückgezogen.

Wir kommen nunmehr zum

Zollverschluss der Güterwagen.

Dem die Zollverschlussfrage behandelnden 2. Ausschusse lag als Berathungsmaterial eine höchst zweckmässige, auch der zeitlichen Folge nach geordnete Zusammenstellung der bezüglichen Anträge und Aenderungsvorschläge der Regierungen von Oesterreich-Ungarn, der Schweiz*) und Deutschland vor. Die 3 Fassungen sind absatzweise nebeneinander gestellt und die Abweichungen durch Unterstreichen bezw. verschiedene Druckbuchstaben gekennzeichnet, so dass die Uebersicht eine vollkommene ist.

Der Oesterreichische Entwurf datirt vom 22. Mai 1883; die Schweiz weicht mit ihrem Entwurf vom Dezember desselben Jahres nur wenig von diesem ab; auch Italien hat sich demselben fast vollständig angeschlossen und bereits am 22. Februar 1885 entsprechende Vorschriften für seine Linien in Kraft gesetzt. Die Deutschen Abänderungsanträge**) sind neuesten Datums; wenngleich dieselben umfangreicher sind, als diejenigen der Schweiz und im allgemeinen Zustimmung fanden, so tragen die endgültig vereinbarten Bestimmungen — die nachstehend wieder in gesperrtem Druck angegeben sind — doch unverkennbar das Gepräge des Oesterreichischen Entwurfs, so dass Oesterreich die Vaterschaft zuerkannt werden muss.

Art. I.

A. Allgemeine Bestimmungen.

Die Wagen und Wagenabtheilungen, welche zum Transporte von Zollgütern verwendet werden sollen, müssen leicht und sicher in der Art verschlossen werden können, dass die Hinweg-

*) Es handelt sich hier um das Protokoll der betreffenden Konferenzsitzung. Im Schlussprotokoll ist diese Frage nur durch den § 23 Artikel II, betreffend die Querschnittsmasse gestreift.

*) Aufgestellt von der Schweizerischen Eisenbahnkonferenz.

**) Die Deutschen Aenderungen sind u. a. bestrebt, mit Mass und Geschick — deshalb auch mit Erfolg — die Fremdwörter aus dem Entwurf zu bannen, so wurden auch den „gedeckten Lastwagen" die gebräuchlicheren „bedeckten Güterwagen" vorgezogen.

nahme oder der Austausch der unter Verschluss des Ladungsraumes gelegten Waaren ohne Anwendung von Gewalt und ohne Hinterlassung sichtbarer Spuren nicht bewerkstelligt werden kann.

In solchen Wagen- oder Wagenabtheilungen dürfen sich auch keine geheimen oder schwer zu entdeckenden, zur Aufnahme von Gütern oder Effekten geeigneten Räume befinden.

Jeder Wagen muss an beiden Langseiten mit einem Eigenthumsmerkmal und einer Nummer versehen sein. Befinden sich in einem Wagen mehrere von einander geschiedene Abtheilungen, so ist jede der letzteren mit einem Buchstaben zu bezeichnen.

B. Besondere Bestimmungen.

Behufs Erzielung eines sicheren Verschlusses des Ladungsraumes müssen die betreffenden Wagen insbesondere folgenden Bestimmungen entsprechen:

1. Wagenkasten.

Die Seitenwände, der Fussboden, das Dach und alle den Laderaum bildenden Theile des Wagens müssen derart befestigt sein, dass ein Lösen und Wiederbefestigen derselben von Aussen nicht geschehen kann, ohne sichtbare Spuren zurückzulassen.

Alle diese Theile müssen sich in gutem Zustande befinden. Zufällige Beschädigungen der Wagenwände machen den Wagen nur dann für den Weitertransport ungeeignet, wenn durch die etwa dabei entstehenden Wandöffnungen ein Zugang zur Ladung zu befürchten steht.

Die vorstehenden Absätze boten keine Schwierigkeiten, da in Hinsicht derselben die Vorschläge nahezu deckende waren. Der Hinweis auf die Wagenabtheilungen sowie die Forderung des Eigenthumsmerkmals entstammen dem Deutschen Vorschlage.

2. Abstand zwischen den Schiebethüren und den Kastentheilen.

Der Zwischenraum zwischen den Schiebethüren in geschlossenem Zustande und den Kastentheilen der bedeckten Wagen darf in keinem Fall das Maximum von 20 mm überschreiten.

Es handelt sich darum, einen Eingriff in das Wageninnere durch diesen Zwischenraum zu verhindern; Oesterreich hatte 15 mm, die Schweiz 25 mm, Deutschland wieder 15 mm vorgeschlagen; praktische Nachmessungen und die Rücksicht auf Witterungs- und Ladungseinfluss führten zur Annahme von 20 mm.

3. Verschluss der Schiebethüren.

Jede Schiebethür der Wagen muss mit einem Einfallhaken oder einer anderen gleiche Sicherheit gewährenden Verschlussvorrichtung versehen sein.

Die Befestigung dieser Verschlüsse soll derart beschaffen sein, dass deren Entfernung bei verschlossenen Thüren ohne Anwendung von Gewalt und Hinterlassung auffallender Spuren nicht möglich ist.

Die Zulässigkeit anderer Verschlussvorrichtungen als des Einfallhakens wurde wegen der grösseren Freiheit nach der Schweiz und Deutschlands Vorschlag angenommen, des letzteren Sonderbestimmungen über Art der Befestigung der Verschlusstheile (Vernietung bezw. innere Verschraubung) wurden hier nicht beliebt (vergl. Abs. 4).

4. Zollverschlussösen.

Die Schiebethüren, Flügelthüren, Stirnwandthüren und überhaupt alle in Benutzung stehenden Thüren der bedeckten Wagen müssen mit Oesen von mindestens 15 mm lichter Weite oder anderen Verschlussstücken versehen sein, welche ein Einhängen von Zollschlössern und von Zollbleien gestatten, derart, dass ein Oeffnen dieser Thüren ohne Verletzung des Zollverschlusses nicht möglich ist.

Diese Verschlussösen oder sonstigen Zollverschlussstücke müssen mittelst Nieten oder Schrauben, deren Muttern innen liegen, oder die bei geschlossener Thür unzugänglich sind, an den Wagen befestigt sein.

Die hier genannten Bestimmungen treten in vollem Umfange in Kraft fünf Jahre nach der Ratifikation gegenwärtiger Vereinbarung. Bis dahin wird man sich gegenseitig mit der Anwendbarkeit von Zollbleien oder von Zollschlössern begnügen.

Deutschland hat bei Abschluss der mit Frankreich und Oesterreich 1862 bezw. 1865 getroffenen, z. Z. noch gültigen Vereinbarungen über die Zollabfertigung des internationalen Verkehrs auf den Eisenbahnen den Verschluss mit Zollschlössern statt mittelst Plombirung verlangt, auch diesen Standpunkt auf der Konferenz vertreten. Zahlreiches Fahrmaterial anderer Staaten gestattet dagegen die Anbringung von Schlössern nicht.

Einigkeit ist auf Grund der Aufnahme einer Uebergangsbestimmung erzielt worden und herrschte auch darüber, dass in dem Falle, in welchem die Schiebethüren der bedeckten Wagen mit irgend welcher Verschlusseinrichtung versehen sind, welche den Anforderungen der Sicherheit vom Standpunkt des inneren Dienstes der Eisenbahn aus genügt und zugleich die Mittel bietet, den Zollverschluss sowohl durch Anlegung von Zollschlössern als auch von Zollbleien zu bewirken, eine einzige solche Verschlusseinrichtung an jeder Thür genügend sei.

5. Sicherheitsverschluss der Schiebethüren.

Die untere Thürseite soll mit einer besonderen Versicherung versehen sein, welche ein Abheben oder Abziehen der Schiebethür von der Laufschiene unmöglich macht.

Diese Versicherung kann z. B. bestehen in einem Haken, welcher beim Verschluss der Thür in eine an der Laufschiene festgenietete Oese eingreift, oder in einer Verlängerung des inneren Thürbandes bis unter die Laufschiene oder deren Kopf, oder in der Anordnung eines festgenieteten Winkels oder Bügels an der Laufschiene selbst u. s. w. Ausnahmsweise kann diese Versicherung auch in einem gelochten Lappen bestehen, der von jetzt an die Anwendung von Zollbleien und nach Ablauf einer Frist von fünf Jahren, wie in voriger Nummer, die Anwendung von Zollschlössern und Zollbleien gestattet. Die Laufrollenhalter sollen derart befestigt sein, dass dieselben ohne Anwendung von Gewalt nicht abgenommen werden können.

Die Fassung trägt der Mannigfaltigkeit der bestehenden Konstruktionen Rechnung, von denen einige bei den Römischen Bahnen ihren Zweck nur dann erfüllen, wenn sie noch einen besonderen Zollverschluss erhalten. Zwecks Vermeidung der Häufung der Zollverschlüsse am gleichen Wagen wurde seitens der Italienischen Delegation zugesagt, dass solche Konstruktionen baldigst abgeändert werden würden. Die zu 5 vorliegenden drei Entwürfe hatten übrigens annähernd übereinstimmenden Wortlaut; dasselbe gilt von denen zu 4.

6. Schiebethür-Laufschiene.

Die Laufschienen sollen an wenigstens zweien ihrer Träger festgenietet sein. Diese Träger sollen mit den festen Kastentheilen so verbunden sein, dass bei geschlossenen Wagen die Abnahme derselben nur mit Gewalt und Hinterlassung auffallender Spuren möglich ist

7. Obere Schiebethür-Führung.

Die Führung des oberen Theiles der Schiebethüren soll durch entsprechend befestigte Stangen oder Kulissenschienen gesichert sein.

8. Flügelthüren und Stirnwandthüren.

Bei den bedeckten Wagen mit Flügelthüren (z. B. Bierwagen) oder mit Stirnwandthüren müssen diese Thüren ausser mit der Verschlussvorrichtung und mit von aussen nicht abnehmbaren Thürbändern auch mit einer den Bedingungen der No. 4 entsprechenden Zoll-Verschlussvorrichtung versehen sein, so dass ein Oeffnen dieser Thüren ohne Beschädigung des Zollverschlusses nicht möglich ist.

Unbenutzte Stirnwandthüren (z. B. an Wagen, welche zum Sanitätsdienst vorbereitet sind) müssen durch Verschalungen, Leisten oder Eisenbänder zollsicher geschlossen gehalten werden.

No. 6, 7 und 8 boten keine Schwierigkeit, weil grundsätzliche Meinungsverschiedenheiten nicht vorlagen. Bei zahlreichen Italienischen Wagen vertritt die obere Schiebethürführung zugleich die Laufschiene.

9. Fenster und Lüftungsöffnungen.

Wenn die in den bedeckten Wagen vorhandenen Oeffnungen, als Fenster und Lüftungs-

öffnungen, durch Eisenstäbe, Gitter oder gelochte Bleche vergittert sind, so dürfen die verbleibenden Oeffnungen 30 qcm nicht überschreiten, so dass durch diese Oeffnungen eine Beraubung des Wageninhaltes nicht erfolgen kann. Kein Befestigungstheil der Vergitterung darf von der Aussenseite des Wagens abzulösen sein.

Wenn die genannten Oeffnungen nicht durch eine Vergitterung, sondern durch Schieber oder Klappen gesichert sind, so müssen diese wie folgt befestigt sein: die Klappen oder die horizontalen Schieber mittelst Vorreiber, Riegel, Einfallhaken, Kloben oder dergleichen; die vertikalen Schieber entweder mittelst der soeben aufgezählten Einrichtungen oder, wenn sie mit einer den Vorschriften der Nummer 4 entsprechenden Zoll-Verschlussvorrichtung versehen sind, mittelst Zollschlösser oder Zollbleie, und zwar derart, dass ein Oeffnen derselben von aussen ohne Anwendung von Gewalt und ohne Hinterlassung auffallender Spuren, oder ohne Zerstörung des Zollverschlusses, nicht möglich ist.

Abflussöffnungen in den Fussböden bedürfen einer Vergitterung, wenn sie mehr als 35 mm Durchmesser haben.

Der Deutsche Vorschlag zu 9 kam der endgültigen Festsetzung am nächsten.

Deutschland strebte eine möglichst weitgehende Vermeidung unvergitterter Oeffnungen an, welche u. a. der Gefahr des Selbstöffnens durch Stösse beim Rangiren ausgesetzt sind und im eigenen Lande zur Zeit schon fast ganz ausgeschlossen sind. Der ausnahmsweisen Zulassung von Wagen aller Art mit solchen Einrichtungen zum Transport von Zollgütern stimmte jedoch keiner der übrigen Staaten zu, worauf die Deutsche Delegation nachgab. Weiter verlangte der Deutsche Entwurf den Ausschluss solcher Wagen, die zum zollsicheren Verschluss ihrer Schieber oder Klappen noch besonderer Zollverschlüsse an den einzelnen Oeffnungen bedürfen. Eine grössere Zahl solcher Verschlüsse macht allerdings das zollamtliche Verfahren umständlich, mit der Annahme des Vorschlages wären jedoch etwa 20000 Wagen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn vom Verkehr ausgeschlossen worden; die Zulassung dieser Versicherungsart wurde schliesslich von der Deutschen Delegation für diejenige Klasse von Schiebern zugestanden, welche bei den Wagen der genannten Linie besteht (vergl. Abs. 4 No. 9).

Die Weite der Abflussöffnungen in den Fussböden war der dritte Punkt, über den erhebliche sachliche Meinungsabweichungen obwalteten; durch Erhöhung des von Deutschland vorgesehenen Höchstdurchmessers von 25 mm auf 35 mm wurden auch diese beseitigt.

10. Dachaufsätze.

Für Dachaufsätze, welche durch Schieber oder Deckel geschlossen sind, gelten bezüglich der Befestigungsart und des Verschlusses derselben die in den vorhergehenden Nummern festgesetzten Bestimmungen.

Durch vorstehende Bestimmung ist, dem Deutschen Antrage entsprechend, den Bayerischen Bierwagen mit ihren im Dach angebrachten Eiskästen die Uebergangsfähigkeit gesichert.

11. Güterwagen mit durchbrochenen Wänden.

Wagen mit durchbrochenen Wänden, wie z. B. Viehtransportwagen, welche sonst den vorstehenden Bestimmungen entsprechen, können nur zum Transport so grosser Frachtstücke verwendet werden, dass ihre Entfernung durch diese Wandöffnungen nicht möglich ist.

12. Offene Wagen mit festen Verdeckstücken.

Offene Wagen, deren Kopfwände durch eine starke Stange mit einander verbunden und mit mindestens 75 cm breiten Verdeckstücken versehen und deren Seitenwände mindestens 50 cm hoch sind, können, wenn sie mit Ringen zur Befestigung von Schutzdecken ausgerüstet sind, unter Verwendung solcher Decken zur Beförderung von Zollgütern aller Art benutzt werden.

Diese Bestimmungen stützen sich auf eine Wagenkonstruktion aus Belgien, welche nach den zu No. 4 erwähnten Vereinbarungen in Deutschland bisher schon den bedeckten Güterwagen mit festen Wänden gleichgestellt waren; ein diesbezüglicher Vorschlag war nur im Deutschen Entwurf vorgesehen.

13. Offene Wagen anderer Art.

Offene Wagen anderer Art, welche mit Ringen oder anderen zur Befestigung von Schutzdecken geeigneten Vorrichtungen versehen sind, können zur Beförderung von Zollgütern dann benutzt werden, wenn es sich um Frachtstücke, welche einzeln mindestens 25 kg wiegen, oder um solche Güter handelt, deren Verladung in bedeckte Wagen oder in offene Wagen der unter Nummer 12 bezeichneten Art wegen ihres Umfanges (wie grosse Maschinen, Maschinentheile, Dampfkessel u. s. w.) oder sonstigen Beschaffenheit (wie Holz, Baumwolle, Kohlen, Koaks, Sand, Steine, Erze, Roh- und Brucheisen aller Art, Stabeisen, Vieh, Heringe, Thran, Petroleum u. s. w.) nicht wohl zulässig bezw. nicht üblich ist.

Für den vorstehenden Fall bleibt es den Zollbehörden überlassen, gemäss der ihnen von den Direktivbehörden gegebenen Instruktionen zu entscheiden, ob zur Sicherung gegen Entfernung oder Vertauschung Deckenverschluss anzubringen ist, oder Erkennungsbleie anzulegen, oder andere Massregeln zu treffen sind, oder ob ausnahmsweise von einem Verschluss oder andern Massregeln zur Festhaltung der Identität überhaupt abzusehen sein möchte. Auch kann amtliche Begleitung eintreten.

Die von den Direktivbehörden jedes Staates zur Ausführung des vorstehenden Absatzes erlassenen Verordnungen sollen den anderen Vertragsstaaten mitgetheilt werden.

Die Fassung ist im wesentlichen dem Deutschen Entwurf entlehnt; die vorgesehene Mittheilung der von den Direktivbehörden zu erlassenden Instruktionen war zur Belehrung der Versendungsstellen erforderlich, da dem Ermessen der Zollbehörden ein gewisser Spielraum vorbehalten ist.

Es wird ausdrücklich bestätigt, dass die z. Z. beigelegten, im bisherigen Grenzverkehr der Schweiz mit Italien aber vorgekommenen Anstände betreffs Annahme von Sammelgütern in offenen Wagen, in der Bestimmung eines Minimalgewichtes von 25 kg pro Kolli für Güterbewegung in offenen Wagen in Zukunft eine Stütze finden würden. Ein auf die ausdrückliche Zulassung der Sammelgüter gerichteter Antrag wurde mit der Begründung einmüthig abgelehnt, dass gegenwärtig eine weitergehende Begünstigung der auf Spekulation der Spediteure beruhenden Sammelladungen kleiner Kollis auf offenen Wagen unzulässig sei.

14. Schutzdecken und deren Befestigung.

Die zur Befestigung von Schutzdecken bestimmten Ringe müssen geschlossen zusammengeschweisst, mittelst Kloben im Innern des Wagens vernietet oder verschraubt und entweder abwechslungsweise an den abnehmbaren Seitenwänden bezw. den Thüren und den festen Kopfschwellen, oder am Untergestelle, etwa in Höhe der Fussbodeneinfassung in einer Maximalentfernung von 115 cm so angebracht sein, dass die Verschlussschnur sowohl das Abheben der etwa vorhandenen beweglichen Seitenwände als auch das Oeffnen der Thüren verhindert.

Die Schutzdecken müssen längs der Kanten mit durch Metallösen geschützten, zum Durchziehen der Verschlussleine bestimmten Löchern, welche etwa in denselben Entfernungen wie die Ringe an den Wagen angeordnet sind, eingerichtet sein. Nur an den oberen Theilen der Decken sind Ringe zum Verschluss zulässig.

Die Decken müssen von ausreichender Grösse und in entsprechend gutem Zustande sein. Etwaige Näthe derselben, selbst bei eingesetzten Theilen, müssen sich entweder auf der Innenseite befinden oder doppelt, d. h. in zwei Linien von 15—25 mm Abstand angeordnet sein.

Die Verschlussleinen dürfen nicht gestückelt und müssen an beiden Enden mit Metallspitzen versehen sein. Hinter diesen Spitzen müssen Oesen eingearbeitet sein, in welche nach entsprechender Verknüpfung der Leinenenden der Zollverschluss eingehängt werden kann.

Die Bestimmungen über die Befestigung der Schutzdecken entstammen dem Deutschen Entwurf, das hier vorgesehene

Höchstmass des Abstandes der Befestigungsringe von 90 cm wurde mit Rücksicht auf Französische und Italienische Wagen auf 115 cm erhöht. Doppelnäthe sind des Französischen Magrials wegen vorgesehen worden; alle drei Entwürfe forderten ursprünglich ausschliesslich innenliegende Näthe.

Auch hinsichtlich der Spitzen und Oesen an den Verschlussleinen, welche in Italien zur Zeit nicht üblich sind, stimmten die drei Entwürfe überein. Die Italienische Delegation stimmte der Einführung derselben zu.

Art. II.

Die betheiligten Staaten werden vor dem 1. Januar 1887 dem Schweizerischen Bundesrathe ihre Erklärung über die Genehmigung dieser Vereinbarung abgeben.

Art. III.

Diese Vereinbarung tritt 3 Monate nach demjenigen Tage in Kraft, an welchem der Schweizerische Bundesrath den betheiligten Regierungen von der Genehmigung Kenntniss gegeben hat.

Art. IV.

Dem einzelnen betheiligten Staate bleibt es vorbehalten, jederzeit eine Revision der vereinbarten Bestimmungen unter Darlegung des vorliegenden Anlasses und Bezeichnung eines Verhandlungstermins beim Schweizerischen Bundesrathe zu beantragen.

Für den Fall, dass eine Verständigung nicht herbeigeführt wird, steht es dem antragstellenden Staate zu, von der Vereinbarung 6 Monate nach jenem Termin zurückzutreten.

So geschehen und in 6 Exemplaren unterzeichnet in Bern, am 15. Mai 1886.

Streckert. Cuvinot. G. Bussi. F. Kamper. E. Dapples. Kovács. Triest. P. Luuyt. E. Ghiglione. Meyer. Desgranges.

So schwierig die Aufgabe der Berichterstatter der Ausschüsse war in Hinsicht auf die Fülle der gediegenen Erörterungen in den Ausschusssitzungen, so dankbar war dieselbe wegen des Erfolges, mit dem die Verhandlungen gekrönt waren und der dem Sachkundigen aus den vorstehenden Angaben allenthalben entgegentritt. Besonders gilt dies auch hinsichtlich des Zollverschlusses, wie der Berichterstatter Herr Chiazzari treffend in seinem Bericht vor der Gesammtkonferenz hervorhebt:

„Es handelte sich dabei nicht mehr um Aufstellung technischer Probleme, deren Lösung für so ausgezeichnete Männer der Technik, wie Sie, kein Ding der Unmöglichkeit sein konnte; es handelt sich auch nicht mehr um Diskussion auf feststehender Grundlage und über wohlbekannte Thatsachen.

Im Gegentheil sahen wir uns von Anfang an vor zwei ganz verschiedene und ihrem Wesen nach sich widerstreitende Interessen gestellt.

Auf der einen Seite suchten, ganz naturgemäss, die Zollbehörden der verschiedenen Staaten, ohne Rücksicht auf daraus erwachsende Kosten, möglichste Sicherheit im Zollinteresse zu erlangen, während auf der anderen Seite bei den Eisenbahnverwaltungen das ebenso naturgemässe Bestreben sich geltend machte, die mit jeder Veränderung an ihrem Rollmaterial nothwendig verbundenen Ausgaben, welche mit Rücksicht auf die Tausende von Wagen, welche die Gesellschaften besitzen, sehr bedeutende Summen erreichen können, möglichst einzuschränken.

Wir waren also nicht mehr blos als Techniker versammelt, um Fachfragen zu diskutiren und klar zu stellen, sondern wir hatten zwei entgegengesetzte, von hervorragenden Führern geleitete Parteien vor uns, die ganz verschiedene Ziele verfolgten. Und wenn sich der Kampf immer in den Schranken der Ritterlichkeit hielt und eine Einigung über alle Punkte möglich wurde, so danken wir es zum grossen Theil dem versöhnlichen Geiste, der alle Kommissionsmitglieder ohne Ausnahme beseelte, und dann, es ist dies hervorzuheben, hauptsächlich der Unparteilichkeit, der Einsicht und der unbegrenzten Geduld, welche unser Präsident, Herr Senator Cuvinot, unausgesetzt bewiesen hat."

Die ernste, mühevolle, erfolggekrönte Arbeit der Konferenz hat den Reiz der Geselligkeit, die während des Zusammenseins in hohem Masse gepflegt wurde, zweifellos erhöht. In dankenswerthestem Entgegenkommen war den Konferenzmitgliedern im Namen der Oesterreichischen Delegation durch Herrn Oberinspektor Kamper im Verlauf der Sitzungen eine Einladung zu einem Besuche der Arlbergbahn zugegangen; zu diesem Ausfluge hatten die Schweizerischen Bahnen der Konferenz ihre Züge zur Verfügung gestellt; vor Antritt desselben, nach Schluss der Konferenz, waren jedoch die Theilnehmer zunächst zu einem grossartigen Mittagessen im Gasthaus National in Luzern, wohin sie durch einen Extrazug der Jura-Bern-Luzern-Bahn entführt worden waren, vereint; dortselbst war ihnen durch den Bundesrath ein freundlicher Empfang bereitet worden.

Zur Arlbergreise wurden die Gäste sodann am 16. Mai in einem an den Kurierzug Zürich-Arlberg anschliessenden Extrazug nach Zürich geführt, dann von einem Extrazug Buchs-Landeck aufgenommen, der an den sehenswerthesten Punkten der Linie hielt, sodass der Schmiedetobel-Viadukt, der Trisanna- und Wulditobel-Viadukt sowie die Stationen Langen und St. Anton an beiden Enden des Arlbergtunnels besichtigt und bewundert werden konnten. Das gastfreundschaftlichst gebotene Frühstück wurde in Feldkirch, das Mittagessen nach Schluss der Fahrt in Landeck eingenommen. Alle Erfordernisse, um die Fahrt zu einer äusserst reizvollen und denkwürdigen zu gestalten, waren erfüllt. Das Wetter liess nichts zu wünschen übrig, die Führung der Herren Oberinspektor Kamper, Inspektor Schützenhofer und Oberingenieur Gerstel ebenso sachkundig als liebenswürdig, was Wunder, dass da das Staunen über die immer neue Reize darbietende Alpennatur einerseits, wie über die technischen Leistungen an der grossartigen, kühnen Arlbergbahn andererseits ungetheilt und ungetrübt war?!

Bevor die Abgeordneten von Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Italien und der Schweiz sich trennten, gedachten sie in Landeck in den wärmsten Ausdrücken all der Liebenswürdigkeiten und zarten Aufmerksamkeiten, die ihnen seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Delegation und der K. K. Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahnverwaltung während der unvergesslichen Fahrt zu Theil geworden war.

Der grossen vorläufig noch unabsehbaren Bedeutung der ganzen Angelegenheit, der die vorstehenden Zeilen gewidmet sind, glauben wir zum Schluss nicht treffender das Wort reden zu können, als durch eine kurze Wiedergabe aus den Ansprachen, mit welchen die letzte Sitzung der Konferenz, am 15. Mai, geschlossen wurde.

Die Herren Vicepräsidenten betonten, dass sie zunächst der Initiative der Schweizerischen Regierung die Möglichkeit zu danken hätten, an einem in der Geschichte der Entwickelung des mächtigsten Verkehrsmittels unserer Zeit den Beginn einer neuen Epoche bezeichnenden Werke mitgearbeitet zu haben, dass der vorbereitenden Arbeit der Schweizerischen Behörden, insbesondere des Herrn Inspektor Dapples, der befriedigende Abschluss zuzuschreiben sei, sowie dass die Konferenz einig sei in der dankbaren Anerkennung der tiefen Einsicht, der vollendeten Höflichkeit, und der unbedingten Unparteilichkeit, mit welcher die Verhandlungen durch den Herrn Präsidenten geleitet wurden. Dieser aber hatte zuvor an die Versammlung folgende Ansprache gerichtet:

„Meine Herren!

Unsere Arbeit ist beendigt. In der kurzen Zeit von 6 Tagen ist es dem guten Willen, der Sie alle beseelte, gelungen, die Schwierigkeiten zu überwinden, welche sich Anfangs den Verhandlungen entgegenstellten. Ihrer angestrengten Arbeit danken wir die Aufklärung und glückliche Lösung einer Reihe von Fragen.

Das in den heutigen Protokollen zum Ausdruck gebrachte Einverständniss, dem sich die bisher unsern Berathungen ferngebliebenen Staaten bald anschliessen werden, wird nicht verfehlen, binnen kurzem seinen wohlthätigen Einfluss für den grössten Theil unseres Kontinents fühlbar zu machen.

Dieser Einfluss ist aber nicht blos materieller Natur, er reicht viel weiter. Jeder auf diesem Gebiete erzielte Fortschritt bedeutet in Wahrheit einen vielleicht kleinen, aber sicheren Schritt vorwärts auf dem langwierigen und mühevollen Wege zu dauerndem Frieden der Völker.

In dieser Ueberzeugung vor allem danke ich Ihnen, dass Sie unserem Rufe gefolgt sind. Der Schweiz kann keine edlere Aufgabe zufallen, als dahin zu wirken, die Bande, welche die Völker verbinden, aufzusuchen und enger und enger zu knüpfen. Wenn ihr dies gelingt, so hat sie damit den Beweis geleistet, dass ihre Unabhängigkeit und ihre Selbständigkeit, gegründet auf ihren Willen und ihr Recht, zugleich auch durch das gemeinsame Interesse der Nachbarstaaten gewährleistet ist."

S—y.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3774 vom 17. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Ausgabe von Vereinskarten für Abgeordnete fremder Verwaltungen zu der diesjährigen Generalversammlung des Vereins (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 3792 vom 15. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Situationspläne der Strecken Wormditt-Kobbelbude, Hohenstein-Berent, Bromberg-Fordon und Johannisburg-Lyck (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 3793 vom 14. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ, betreffend Ueberweisung eines Streitfalls zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 19. d. Mts.).

No. 3810 vom 17. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den Situationsplan der Strecke Maros-Vásárhely-Szasz-Regen (abgesandt am 19. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn

Ueber Interkommunikationssignale bei Eisenbahnzügen.

Wir entnehmen einem längeren, in No. 29 des „Bautechniker“ veröffentlichten Artikel vom Ingenieur Karl Spitzer über dieses moderne Verständigungsmittel zwischen Maschinenführer, Zugbegleitungspersonal und den Passagieren, dass die häufigen an Reisenden während der Eisenbahnfahrt besonders in England verübten Raubanfälle und Mordversuche zunächst die Veranlassung waren, dass man auf Mittel sann, die alte einfache Zugleine, welche nur ein Verständigungsmittel zwischen Maschinenführer und Zugbegleitungspersonal bot, durch eine Vorrichtung zu ersetzen, welche der hilflosen Lage des Passagiers, der in seinem Koupee während der Fahrt von der Aussenwelt ganz abgeschlossen war, abhelfen sollte. Es gelang dies allerdings nur sehr langsam, indem die damals versuchten Mittel sich theils als unpraktisch erwiesen, theils kolossale Summen erfordert hätten. So hätte nach dem Berichte von Kapitän Tyler vom Jahre 1866 die vorgeschlagene Anbringung von seitlichen Laufbrettern an den Wagen, welche dem patrouillirenden Zugbegleitungspersonal den Einblick ins Koupee jederzeit gestatten sollten, wegen der vielen nothwendigen Aenderungen an den Wagen und anderen Objekten der Bahnen bei den Englischen Bahnen nicht weniger als 165 855 £ gekostet. Der Verfasser führt nun die in der nächsten Zeit angewandten Signalmittel, wie nach rückwärts geneigte Spiegel am Führerstande, die akustischen Signale von H. Kingston, Davidson und J. Copling an und hebt als interessant die Signale von Dr. Jul. Schimkowsky und F. J. Stephens hervor, welche beide in das Jahr 1865 fallen und bei welchen ein am Wagendache angebrachter Explosionskörper durch den Zug an einer Schnur von Seite des Passagiers zur Detonation gebracht wurde und so das Zugbegleitungspersonal allarmirte.

Den entscheidenden Schritt auf diesem Gebiete that Frankreich, indem der Französische Minister für Ackerbau, Handel und öffentliche Arbeiten am 29. November 1865 ein Cirkular an sämmtliche Eisenbahnverwaltungen erliess, nach welchem binnen 4 Monaten ein Kommunikationsmittel einzuführen sei, welches den Gefahren, die dem Reisenden durch die zeitweilige Isolirung während der Fahrt erwachsen, abhelfen sollte. Die Folge davon war, dass die Französischen Bahnen sich ernsthaft dieser Frage zuwandten und dass bereits, nach dem Berichte vom Jahre 1867 über die Pariser Ausstellung, daselbst viele Interkommunikations-Signalsysteme vorgeführt wurden, deren hauptsächlichste, nämlich die Systeme von Prudhomme, Achard und Jolly, der Verfasser näher beschreibt. Wir wollen nur anführen, dass die beiden erstgenannten elektrische Interkommunikationssignale waren, während das letztere auf einem Luftdrucksystem beruhte.

Indess hatte man sich auch in Deutschland lebhaft mit dem Interkommunikationssignal beschäftigt und am 16. November 1873 erschien daselbst ein Ministerialreskript, welches, ähnlich dem Cirkular des Französischen Ministers, die Aufforderung an sämmtliche Deutsche Eisenbahnverwaltungen enthielt, bei den Personen befördernden Zügen ein Interkommunikationssignal einzuführen. Dieselbe Aufforderung erging auch von Seite des Oesterreichischen Handelsministeriums an alle Oesterreichischen Bahnen.

Der Verfasser bezeichnet diesen Zeitpunkt als jenen, von welchem an die ganze Frage in ein neues Stadium trat, einerseits weil sie nun von Staatswegen betrieben wurde, andererseits weil die nunmehr auftauchenden Systeme den etwas abenteuerlichen Boden der Explosionsignale, wie auch den der akustischen Signale gänzlich verliessen, und sich der Erfindungsgeist nur mehr den mechanischen und elektrischen Signalen zuwendete, zwischen welchen jetzt allerdings der Kampf um die Oberhand begann.

In Frankreich waren unterdessen bereits 5 000 Wagen mit dem elektrischen Signalsystem Prudhomme ausgerüstet und weitere 6 000 Wagen zur Ausrüstung bestimmt worden. Der Verfasser erwähnt noch das Signal von H. Clauss in Braunschweig und bespricht dann die Oesterreichischen Signalsysteme von Wildburger, Gattinger, Ganebner und Bechthold.

So sehr es Anfangs schien, als ob der Kampf zwischen mechanischen und elektrischen Interkommunikationssignalen zum Vortheile des ersteren ausfallen sollte, gewann doch bald das elektrische Signal die Oberhand, da alle mechanischen Systeme zu ihrer Bethätigung zu grossen Kraftaufwand erforderten.

Nach den neuesten statistischen Daten ist das elektrische Interkommunikationssignal weitaus überwiegend in Verwendung und wenn demselben auch noch die kleinen Mängel der verschiedenen Systeme anhaften, so spricht der Verfasser dennoch die Zuversicht aus, dass auch hier, wie schon auf so vielen Gebieten der Technik, die Zukunft der Elektrizität gehören werde.

Desinfektion der zum Viehtransport verwendeten Eisenbahnwagen.

Eine gegenseitige Anerkennung dieser Desinfektion wurde laut Uebereinkommen vom 31. März 1883 (Reichsgesetzblatt No. 123) zwischen Oesterreich-Ungarn und der Schweiz in der Weise vereinbart, dass die in der Schweiz bezw. in Oesterreich-Ungarn nach den gegenwärtig in Kraft bestehenden Vorschriften vollzogene Desinfektion der zum Viehtransport verwendeten Eisenbahnwagen als auch für Oesterreich-Ungarn, bezw. für die Schweiz unter der Voraussetzung der Reciprocität anerkannt wurde. Diese Reciprocität wurde von beiden Theilen zugestanden, so dass dieselbe nunmehr in Kraft tritt.

Ungarische Konzessionsurkunden für Eisenbahnunternehmungen.

Im Kommunikationsministerium wurden kommissionelle Berathungen gepflogen und in denselben das bisher geltende Schema der Konzessionsurkunden für Eisenbahnunternehmungen gründlich revidirt. Es wurden sehr namhafte Aenderungen, entsprechend den modernen Anforderungen des Kommunikationswesens, vorgenommen und eine neue Eintheilung der auf den Bau, das Eigenthum und den Betrieb bezüglichen Bestimmungen getroffen. Das neue Schema wird dem Kommunikationsausschusse des Abgeordnetenhauses zur Kenntniss gebracht werden.

Bescheinigung über die Beobachtung von Verpackungsvorschriften.

Die Bestimmung in der Anlage D zum Betriebsreglement, dass eine Bescheinigung über die vorschriftsmässige Verpackung der betreffenden Artikel beizubringen sei, war bisher mit der Schwierigkeit verbunden, dass die Oesterreichische Gewerbe-Gesetzgebung „vereidete Chemiker“ nicht kennt, welche zur Ausstellung solcher Bescheinigungen berechtigt wären. Es gibt nämlich in Oesterreich nur Chemiker, welche infolge ihrer besonderen Berufsstellung als Professoren der Chemie oder Leiter chemischer Fabriken entweder von Amtswegen oder über ihr Ansuchen beeidet, oder welche von verschiedenen Behörden, insbesondere den Gerichtsbehörden, sei es fallweise, sei es ein für alle Male als Sachverständige in Eid genommen werden. — Auf eine spezielle Anfrage hat das K. K. Handelsministerium am 30. Juli d. J. der K. K. Niederösterreichischen Statthalterei bekannt gegeben, dass es am angemessensten wäre, einen bei dem Staatsgymnasium oder bei der Staatsrealschule des betreffenden Ortes angestellten Professor der Chemie mit der Ausstellung der fraglichen Bescheinigungen zu betrauen.

Die Wiener Stadtbahn.

Das K. K. Handelsministerium hat in einer an das Kriegsministerium gerichteten Zuschrift die Einwendungen entkräftet, welche vom letzteren bei der auf Grund des Projektes Siemens & Halske zuerst vorgenommenen Tracenrevision erhoben wurden. In derselben Frage hat der Wiener Gemeinderath dem K. K. Handelsministerium ein Memorandum überreicht, welches ebenfalls die erwähnten Einwendungen zu beseitigen sucht. Man mag es dahin gestellt sein lassen, ob gerade mit der von diesem Projekte vor allem zum Bau empfohlenen Strecke (Heiligenstadt-Münzamt) den grossstädtischen Verkehrsbedürfnissen entsprochen wird, aber immerhin wäre mit der Erbauung derselben ein Anfang gemacht und die Hoffnung auf endliche Realisirung dieser Bahn würde sich erfüllen. Wir müssen uns des Raummangels wegen versagen, dieses ausgezeichnet gearbeitete und von allen Wiener Blättern reproduzirte Promemoria wiederzugeben.

Einführung von Arbeiterkarten und von Arbeiterzügen.

Der Oesterreichische K. K. Handelsminister hat die Verwaltungen der Ferdinands-Nordbahn, der Südbahn, der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft, der Eisenbahn Wien-Aspang und der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft in einem Erlasse vom 3. August eingeladen, für den Verkehr zwischen Wien und den nächstgelegenen Ortschaften die Einführung von Arbeiterkarten sowie auch von besonderen Arbeiterzügen in Erwägung zu ziehen. Der Erlass lautet:

„Wie dem Verwaltungsrathe bekannt sein dürfte, wurde in der Sitzung des Staats-Eisenbahnrathes am 27. Oktober 1885 der Antrag der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, die Einführung von Arbeiterkarten betreffend, freudig begrüsst und das Handelsministerium ersucht, auf Einführung derartiger Karten auch von Seite der Privatbahnen Einfluss zu nehmen. Auch das Abgeordnetenhaus hat bereits Gelegenheit gehabt, sich mit dieser Frage zu beschäftigen, indem ein darauf bezüglicher Antrag der Abgeordneten Richter, Dr. Roser und Genossen in der Sitzung vom 5. März dem Eisenbahnausschusse zugewiesen worden ist. Es unterliegt nun keinem Zweifel, dass, wenn irgendwo, so in Wien das Bedürfniss nach Einführung von Arbeiterkarten besteht, welche es in Verbindung mit passend eingerichteten, nöthigenfalls unter Berücksichtigung der Arbeitszeit besonders eingelegten Zügen den Arbeitern ermöglichen sollen, ihre Wohnstätten in von den Arbeitsorten entfernter gelegenen, relativ billigeren und gesunderen Ortschaften aufzuschlagen. Nichtsdestoweniger haben bisher nur die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, die Oesterreichische Nordwestbahn und die Dampftramway Krauss & Co. den Versuch gemacht, durch Einführung von Arbeiterkarten dem für Wien und dessen nähere Umgebung unleugbar vorhandenen Bedürfnisse Rechnung zu tragen. Unter diesen Umständen sehe ich mich veranlasst, an die geehrte Gesellschaft die Einladung zu richten, auch ihrerseits die Frage der Einführung von Arbeiterkarten zwischen Wien und den nächstgelegenen Ortschaften, wie auch die Einrichtung von Arbeiterzügen in eingehende Erwägung zu ziehen und mir das Ergebniss der einschlägigen Studien baldigst bekanntzugeben."

Der Ferdinands-Nordbahn wurde überdies nahegelegt, namentlich für den Anfang die für die Beförderung der eigenen Arbeiter zwischen Wien und Floridsdorf in Verkehr stehenden Züge auch fremden Arbeitern zugänglich zu machen. Für Brünn und Umgebung hat die Ferdinands-Nordbahn, sowie die Staats-Eisenbahngesellschaft die Einführung von Arbeiterzügen vom 1. September ab, und zwar zunächst probeweise für zwei Monate, bereits beschlossen.

Konzessionirung der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz.

Die betreffende Konzessionsurkunde wurde am 13. August d. J. im „Reichs-Gesetzblatt" publizirt. Konzessionär ist die Firma Lindheim & Co. in Wien. Die Linie ist nach Tannwald zu verlängern, „wenn nach dem Erachten der Staatsverwaltung anzunehmen ist, dass die neu zuwachsende Kapitalslast ihre Bedeckung findet in dem durch Frachtverträge, Beitragsleistungen der Interessenten oder auf sonstige Weise gesicherten Reinerträgnisse der neu hinzutretenden Bahnstrecke zuzüglich des faktischen Reinerträgnisses der bereits ausgeführten Bahnstrecke, insoweit dasselbe deren Kapitalslast übersteigt, wobei für Aktien eine sechsprozentige Dividende einzurechnen ist." Die Linie Reichenberg-Gablonz ist binnen anderthalb Jahren zu vollenden, demnach bis spätestens 3. Januar 1888 dem Betriebe zu übergeben. Der Konzessionär erhält die übliche Steuer- und Gebührenbefreiung. Er ist berechtigt, eine Aktiengesellschaft zu bilden. Die Ausgabe von Prioritäten ist bezüglich der Geldbeschaffung für die erste Anlage und Ausrüstung der Strecke Reichenberg-Gablonz ausgeschlossen. Dagegen können zwei Drittel des Anlagekapitals durch Emission von fünfprozentigen Prioritätsaktien beschafft werden. Die Konzession wird auf 90 Jahre ertheilt. Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit einzulösen. Die Einlösungsmodalitäten bieten keine Neuerung. Die Staatsverwaltung behält sich auch das Recht vor, den Betrieb der Bahn für den Fall zu übernehmen, als der Betrieb der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom Staate übernommen werden sollte. Die Trace der Linie Reichenberg-Gablonz, welche mit ca. 13 km angenommen wird, beginnt am südöstlichen Ende der Station Reichenberg der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und führt, der Richtung des Neisse-Thales folgend, nächst den Orten Röchlitz, Dörfel, Maffersdorf und Proschwitz nach Gablonz an der Neisse, woselbst nächst der von Gablonz nach Eisenbrod führenden Strasse die Endstation derart anzulegen ist, dass die Möglichkeit einer Fortsetzung der Bahn gegen Tannwald gesichert erscheint.

Die Reorganisation der Ungarischen Staatsbahnen.

Nachdem bereits im Laufe des vorigen Monats die neu ernannten Chefs, sowie das ihnen zugewiesene Personal sich nach Massgabe der Dienstzulässigkeit auf ihre Posten begeben hatten, ist die neu organisirte Verwaltung mit 1. August faktisch ins Leben getreten. Es wurden diesbezüglich im ganzen 1 305 Dekrete ausgefertigt; 52 Beamte erhielten neue Agenden; 202 Beamte wurden versetzt, 384 wurden bei Belassung in derselben Station neu eingetheilt. Normalmässig vorgerückt sind 447 Beamte; 48 bezahlte und 32 nicht bezahlte Aspiranten wurden zu definitiven Beamten ernannt; 53 nicht bezahlte Aspiranten wurden mit Adjutum betheilt. In den normalmässigen Pensionsstand treten 87 Beamte. Infolge der Neueintheilung wurde der Personalstand der Beamten in der Centrale zu Budapest namhaft reduzirt.

Eisenbahn Ziegenhals-Hannsdorf.

Ueber die Verzögerung des Baues dieser Bahn wird der „N. Pr. Pr." folgendes berichtet: Am 5. September 1887 sollte nach § 3 der Konzessionsurkunde vom 5. März 1885 die Bahn fertiggebaut sein. Der Schlesische Landtag hat im März d. J. den Beitrag zum Bahnbau von 30 000 fl. auf 100 000 fl. erhöht, die Frage des Anschlusses der Bahn sammt Abzweigungen an die Preussischen Bahnen ist durch Staatsvertrag vom 14. März 1885 geordnet, und vom Preussischen Landtage sind auch die Baugelder bewilligt. Da alle Vorbereitungen endlich getroffen waren, hätte man glauben sollen, dass mit dem Baue unverzüglich werde begonnen werden. Statt dessen beschränkte man sich darauf, mit Anfang des Frühjahres einige Beamte zu schicken, welche die Trace der Eisenbahn absteckten, und seitdem herrscht wieder Ruhe.

Die Oesterreichisch-Serbischen und die Deutsch-Serbischen Tarife.

Die Oesterreichische Regierung hat dem zwischen der Ferdinands-Nordbahn und der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft vereinbarten Verbandtarif für den Verkehr mit Serbien ihre Zustimmung ertheilt und ist dieser Tarif mit 15. August in Kraft getreten, während der von denselben Gesellschaften im Verein mit den Preussischen Staatsbahnen gebildete Deutsch-Oesterreichisch-Serbische Verband am 1. September ins Leben treten soll. Durch diese Genehmigung ist glücklicherweise einem Konflikte vorgebeugt worden. Die Regierung hat sich die Ueberzeugung verschafft, dass durch diesen Verband eine Umgehung der durch den Zollkrieg mit Rumänien hervorgerufenen Massregeln nicht beabsichtigt werden konnte und dass ein Verbot dagegen die Konkurrenz des Deutschen gegenüber dem Ungarischen Eisen auch nicht hätte beseitigen können, wenn eine solche Beseitigung durch Tarifmassnahmen überhaupt zulässig wäre, was zu bestreiten ist, nachdem für das Deutsche Eisen noch andere Verkehrswege nach Serbien offen stehen. Jedoch wurde eben dieses Zollkrieges wegen die Bewilligung nur für den Verkehr ab Breslau-Wien und Serbischen Stationen ertheilt, dagegen die Ausscheidung der Bulgarischen Stationen aus dem Verbande angeordnet.

Tarifkartell mit der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft.

Dieselbe hat das mit der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft und den Ungarischen Staatsbahnen abgeschlossene Kartell für die Route Wien-Pest gekündigt. Das Kartell läuft bis 1. März 1887, das heisst bis zum Beginne der nächsten Schifffahrtsperiode, und bezieht sich blos auf Kaufmannsgüter, für deren Beförderung von Wien nach Pest die Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft mit Rücksicht auf die 24stündige Lieferfrist einen Eildienst unterhält; Getreide, Holz und andere Massenartikel sind auch jetzt der freien Konkurrenz unterworfen. Der Verkehr, bezüglich dessen das Kartell besteht, spielt demnach keine so bedeutende Rolle, dass man der Kündigung eine grössere Tragweite beimessen müsste. Die Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft gibt allmählich alle Kartelle auf.

Steinkohlentarif für den Bodensee und der diesfällige Trajektverkehr.

Die Ferdinands-Nordbahn macht gegenwärtig im Verein mit der Generaldirektion der Staatsbahnen den Versuch, die Ostrauer Steinkohle im Bodenseebecken gegenüber den Saar- und Rheinischen Kohlen zur Geltung zu bringen. Zu diesem Zwecke wurde ein Tarif von 1 fl. 10 kr. für die Strecke Mährisch-Ostrau-Lindau für Kohlen erstellt. Diese Strecke misst 990 km, so dass pro Waggon und Kilometer 1,11 kr. entfallen. Dieser Tarif entspricht ziemlich genau den Traktions-Selbstkosten der in Rede stehenden Bahnen. — Im Monat Juli d. J. wurden durch Oesterreichische Trajektkähne befördert: Von Bregenz nach Friedrichshafen 55, nach Konstanz 68, nach Romanshorn 932, zusammen 1 055 beladene Waggons, gegen 521 in demselben Monate des Vorjahres. In Bregenz kamen an: von Friedrichshafen 32, von Konstanz 124, von Romanshorn 95, zusammen 251 beladene Waggons, gegen 261 im Monate Juli des Vorjahres. Der Verkehr mit Württemberg betrug 87, mit dem Grossherzogthum Baden 192, mit der Schweiz 1 027, also der Totalverkehr 1 306 beladene Waggons, gegen 782 in demselben Monate des Vorjahres.

Oesterreichische Eisenbahn-Schuldverschreibungen.

Das Pfandrecht für die an Stelle der Franz-Josefbahnaktien auszugebenden Eisenbahn-Schuldverschreibungen ist der „N. Fr. Pr." zufolge soeben in das Eisenbahnbuch eingetragen worden. Die Eintragung erfolgte auf Grund einer vom Finanzminister ausgestellten und von der Staatsschulden-Kontrolkommission gegengezeichneten Pfandbestellungsurkunde vom 30. Juni

1886. Das Lastenblatt, auf welchem die bücherliche Einverleibung des Pfandrechtes erfolgt ist, verzeichnet, dass 16000 Stück zu 5000 fl. in Silber, 23000 Stück zu 1000 fl. in Silber und 57083 Stück zu 200 fl. in Silber, demnach im ganzen 96083 Eisenbahn-Schuldverschreibungen im Nominalbetrage von 42416600 fl. ausgegeben werden und dass diese Obligationen ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug mit jährlich 5¼ pCt. in Silber Oesterreichischer Währung verzinslich und nach den Verloosungsplänen innerhalb 17 Jahren, vom Jahre 1946 angefangen, mit dem vollen Nominalbetrage in Silber Oesterreichischer Währung rückzahlbar sind. Bezüglich der Elisabethbahn ist vorläufig nur das Eigenthum des Staates, wie dies natürlich auch hinsichtlich der Franz-Josefbahn der Fall ist, im Eisenbahnbuche eingetragen. Das Pfandrecht für die auszugebenden Eisenbahn-Schuldverschreibungen in Gold wird hier erst nach Ablauf der Umtauschfrist einverleibt werden können, weil erst dann feststehen wird, einerseits, wie viel Aktien abgestempelt wurden und wie viel „Staatsschuldverschreibungen" an deren Stelle cirkuliren, andererseits, wie viel Goldobligationen optirt wurden und demnach das bücherliche Pfandrecht in Anspruch nehmen.

Die Böhmischen Eisenbahnen.

Die Betriebsverhältnisse derselben haben sich im abgelaufenen Monate in erfreulicher Weise gebessert. Die Einnahmen der Böhmischen Westbahn sind auf 282090 fl. gestiegen (+ 13452 fl.) und die Aussig-Teplitzer Bahn hat bei einer Gesammteinnahme von 394478 fl. pro Juli ein Plus von 129648 fl. aufzuweisen. Im ganzen haben die sechs Böhmischen Bahnen: Dux-Bodenbach, Prag-Dux, Buschthêrader, Nordbahn, Westbahn und Aussig-Teplitzer im Juli zusammen eine Mehreinnahme von 208103 fl. erzielt und ist der Frachtenverkehr dieser Bahnen um 231880 t grösser gewesen, als im Juli 1885.

Zagorianer Bahn.

Es war beabsichtigt, für heuer nur die Theilstrecken Agram-Warasdin und Zabok-Krapina der Zagorianer Bahn dem Verkehre zu übergeben. Der Brückenbau über die Drau wurde als so zeitraubend betrachtet, dass man die ganze Linie nicht vor dem Sommer nächsten Jahres zu eröffnen hoffte. Die Bauunternehmung hat aber so bedeutende Arbeitskräfte auch bei dem Brückenbaue aufgeboten, dass derselbe überraschend schnell fortschreitet. Zwei der mächtigen Brückenpfeiler sind bereits über dem Wasserspiegel und es ist zu hoffen, dass auch die Brücke noch im Laufe dieses Jahres fertiggestellt wird, so dass die Möglichkeit nicht ausgeschlossen erscheint, die Bahn ihrer ganzen Länge nach etwa im Spätherbst fertigzustellen.

Dampftramway Wien-Stammersdorf-Gross-Enzersdorf.

Diese kürzlich eröffnete Bahn erweist sich für den Transport der Arbeiter von den durch dieselben berührten Orten nach Wien von grossem Vortheil. So sind für die 6 km lange Strecke Floridsdorf-Wien in der Zeit vom 22. Juni bis 8. August d. J. 1100 Arbeiterkarten à 3 kr. ausgegeben worden. Die Direktion dieser Bahn hofft, mit der Zeit diesen Preis noch ermässigen zu können.

Personalien: Nekrolog.

Ein ausgezeichneter Tariffachmann, der Freund und Schüler des erst kürzlich hingeschiedenen Hofraths Steingraber, der Abtheilungsvorstand des kommerziellen Betriebes der K. K. Oesterreichischen Generalinspektion, Regierungsrath Dr. Emil Lange von Burgenkron, ist im Alter von 47 Jahren nach schwerem Leiden verschieden.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Das Kaiserliche Handschreiben an den Ungarischen Ministerpräsidenten wegen Beruhigung des Landes infolge einiger militärischen Vorkommnisse hat eine überaus günstige Wirkung auf den Geldmarkt erzielt, welche aber durch die wilde Haussebewegung in Weizen bedeutend abgeschwächt wurde. Die Weizenpreise schnellen von Tag zu Tag empor, als ob wir vor einer Hungersnoth stünden, während doch eigentlich nur die Ernteergebnisse in Ungarn sich ungünstiger für den Export darstellen. Die Ausweise der Exportbahnen erfahren nach wie vor keine Besserung; sie bringen nur mit grosser Regelmässigkeit das schon stereotyp gewordene Minus. Deshalb sind auch rückgängige Kourse zu verzeichnen: so Nordbahn 2370, Carl-Ludwigbahn 191, Nordwestbahn 173, Elbethalbahn 168, Staatsbahn 227.90 und Südbahn 115.50; dagegen war für Böhmische Bahnen infolge der vorerwähnten Julieinnahmen bessere Stimmung, doch sind dieselben zumeist in festen Händen und haben daher eine nur nominelle oder gar keine Koursnotiz. Die Frage ist schliesslich entscheidend, ob die Preisausgleichung zwischen unserem und den fremden Getreidemärkten eintritt, in welchem Falle ein Export unserer feinen Getreidesorten möglich wäre.

Aus Bayern.

⊙ Am 15. August d. J. wurde die 29 km lange Lokalbahn von Landsberg nach Schongau dem provisorischen Verkehre übergeben. Der erste Eisenbahnzug ist an diesem Tage um 9 Uhr Vormittags von Schongau nach Landsberg abgegangen. Ausser der Endstation ist noch eine Zwischenstation Denklingen errichtet, während für die Orte Unterdiessen, Kinsau und Hohenfurch je eine und für die Orte Asch und Leeder eine gemeinschaftliche Haltestelle mit Güterabfertigung etablirt wurde. Am Orte Elligkofen ist ein Personenhaltplatz durch Anlage eines Einsteigperrons eingeschaltet. Diese Lokalbahn bildet eine Fortsetzung der von Kaufering abzweigenden Sackbahn nach Landsberg, welche zur Zeit gemeinschaftlich mit der Lechfeldbahn betrieben wird, und eröffnet daher der von der Bahn berührten Gegend sowohl die Verkehrsroute nach Augsburg als nach München und ebenso, wenn auch mit einigem Umweg, nach Memmingen und Kempten-Lindau. Bahnzüge gehen von Landsberg ab und zwar an Werktagen 5,15 Morgens, 11,10 Vormittags und 3,30 Nachmittags, dann an Sonn- und Feiertagen: 8,10 Vormittags und 4,25 Nachmittags; von Schongau an Werktagen 7,30 Vormittags, 1,25 Nachmittags und 5,30 Abends dann an Sonn- und Feiertagen um 9,55 Vormittags und 6,10 Abends

Rundreiseverkehr für Schweizerische Strecken.

Auch für die Schweiz resp. für Schweizerische Strecken sollen bekanntlich (siehe No. 56 S. 626 d. Ztg.) im Anschlusse an kombinirbare Rundreisebillete für Strecken des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen kombinirbare Rundreisebillete ausgegeben werden. Bei Durchsicht des Verzeichnisses der kombinirbaren Rundreisebillete auf Strecken der Schweizerischen Transportanstalten fällt auf, dass die Gotthardbahn an diesem Verkehre nicht betheiligt ist, dagegen werden Koupons für die Dampfschifffahrt auf dem Untersee und Rhein, dem Zuger-, Vierwaldstätter-, Thuner- und Brienzer See sowie für die Postverwaltung und zwar für letztere 19 ausgegeben. Die Benutzbarkeit der Postkoupons ist jedoch nur auf die Sommerperiode bezw. auf die im Kouponsverzeichniss ausgegebenen Zeiträume beschränkt, ebenso sind die Koupons für die Rigibahnen und den Zugersee nur in der gleichen Periode benutzbar. Die Bestimmungen über die Ausgabe der kombinirbaren Rundreisebillete für die Schweizerischen Bahnen sind im grossen und ganzen die gleichen, wie sie für die Ausgabe derartiger Billete auf den Vereinsbahnen bestehen und heben wir die abweichenden sowie die besonders wichtigen hier hervor. Die Minimaldistanz ist auf 200 km festgesetzt und hat sich dieselbe nur aus den im Verzeichniss aufgeführten in die Tour einbezogenen Bahnstrecken zu ergeben, der auf Dampfbooten und Postrouten, sowie der auf zwischenliegenden Bahnstrecken zurückgelegte Weg wird hierbei nicht berücksichtigt. Das Netz der kombinirbaren Rundreisebillete kann an einem Punkte verlassen und an einem andern Punkte wieder betreten werden, wobei jedoch der Charakter der Rundreise gewahrt bleiben muss. Es ist nicht gestattet in ein und dasselbe Rundreisebillet Koupons verschiedener Wagenklassen (für alle drei Klassen werden Koupons ausgegeben) einzubeziehen (wie solches auf den Vereinsbahnstrecken zulässig ist), ausgenommen, soweit für einzelne Bahnstrecken Koupons I. Klasse nicht bestehen, in welchen Fällen Koupons II. Klasse dieser Strecken mit solchen I. Klasse für die übrigen Strecken vereinigt werden können. Es können aber, wenn mit Billeten für die dritte Klasse auf einzelnen Strecken ein Zug benutzt werden soll, welcher nur I. und II. Klasse führt, beim Uebergange in die II. Klasse Supplementbillete mit gewöhnlicher Gültigkeitsdauer und zu den auf der betreffenden Bahn geltenden Taxen gelöst werden. Aufenthaltsstationen sind in dem Verzeichniss für die Bahnstrecken nicht angegeben, der Reisende hat vielmehr das Recht, sich innerhalb der Gültigkeitsdauer des Kouponheftes auf jeder Unterwegsstation der Bahnlinie aufzuhalten, ohne dass es eines Vermerkes seitens des Stationsvorstandes bedarf. Der Aufenthalt auf Unterwegsstationen der Dampfbootlinien ist ohne Zuschlagtaxe nach den besonderen Vorschriften jeder Verwaltung gestattet. Die Aufenthaltsstationen auf den Postrouten sind in dem Verzeichnisse angegeben. Für die Postrouten bestehen noch besondere Vorschriften.

Für die Ausfertigung eines jeden Billets wird noch eine besondere Gebühr von 20 Cts. erhoben.

Dem Verzeichniss der kombinirbaren Billete ist eine kleine Uebersichtskarte beigefügt, welche das Netz, für welche derartige Billete verausgabt werden, mit verstärkten Linien angibt, Zahlen von ausserordentlicher Kleinheit bezeichnen die Seriennummern der Koupons. Die in fetter Schrift gedruckten Stationsnamen geben die Ausgabestationen für kombinirte Rundreisebillete an. Diese Ausgabestationen sind in reichlicher Anzahl (53) vorhanden. Der Bezug der Billete von den Aus-

gabestationen wird durch alle Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen, der Schweizerischen Nordost-, Centralbahn, Jura-Bern-Luzernbahn, Neuenburger Jurabahn, Westschweizerischen Bahn, Tössthalbahn, Aargau-Luzerner Seethalbahn und Emmenthalbahn vermittelt, dagegen besorgen die andern betheiligten Transportanstalten keine Billetbestellungen.

Valdagno-Recoaro.

Für den Bau einer normalspurigen Sekundärbahn III. Klasse ist nach dem „Monitore delle strade ferrate" vom 28. Juli 1886 der Gemeinde Recoaro in der Provinz Vicenza die Konzession ertheilt, welche einige bemerkenswerthe Bestimmungen enthält.

Art. 2. Der Staat gewährt eine jährliche Unterstützung von 1000 Frcs. für das Kilometer auf 35 Jahre vom Tag der genehmigten Betriebseröffnung ab.

Die folgenden Artikel bestimmen, dass das Projekt in 5 Jahren zur Ausführung kommen und fertiggestellt sein muss, widrigenfalls die Konzession erlischt.

Art. 6 bestimmt: Bei der Ausführung der Erdarbeiten sind Ausgrabungen, welche die Veranlassung zu stehenden Wassertümpeln oder Versumpfung längs der Bahn geben, gänzlich untersagt.

Art. 13. Während der Dauer der Konzession, welche auf 90 Jahre ertheilt ist, ist vom Inhaber jährlich an den Staatsschatz die Summe von 20 Frcs. für das Kilometer Eisenbahn zu zahlen zur Begleichung der Kosten, welche dem Staat aus der Ueberwachung des Baues und Betriebes erwachsen. R. B.

Präjudizien.

v. O. Strafrecht. **Gefährdung eines Eisenbahntransports. Wird die Annahme einer Gefahr für einen Eisenbahntransport durch die Feststellung ausgeschlossen, dass gerade im Momente, in welchem ein Eisenbahnzug auf ein Hinderniss stiess, der Transport nicht gefährdet war?** Thatbestand: Ein Rangirzug stiess auf ein mit sechs Personen belastetes Gefährt. Dieses wurde umgeworfen und beschädigt. Die sechs Insassen des Wagens fielen heraus, wobei M. eine Schulterverrenkung erlitt. Dem Hilfsweichensteller M. war zur Last gelegt, dass er eine Barriere, mit deren Bedienung er beauftragt war, dem M.'schen Fuhrwerk geöffnet hätte, als der Eisenbahnzug heranrollte. Das erstinstanzliche Urtheil verneinte den Thatbestand des § 316 Abs. 2 R.-Str.-G.-B.'s. Auf Revision der Staatsanwaltschaft ist das Urtheil aufgehoben worden aus folgenden Gründen: „Der erste Richter verneint, dass der Eisenbahntransport in Gefahr gesetzt war; das Urtheil führt in dieser Beziehung wörtlich aus: Der Gerichtshof hat aus dem festgestellten Thatbestande nicht die Ueberzeugung zu gewinnen vermocht, dass die 5 auf dem Gleise No. 18 rollenden Wagen durch den leichten Wagen des M. in Gefahr gesetzt sind, ja es war auch nicht einmal anzunehmen, dass durch den fraglichen Wagen die Eisenbahnwagen in irgend welche Gefahr hätten gesetzt werden können. Denn das durch den leichten Wagen des M. verursachte Hinderniss war so unbedeutend, dass die Waggons dasselbe ohne alle Gefahr für sich aus dem Wege schaffen mussten; sie waren also nicht der geringsten Gefahr ausgesetzt. Namentlich ist dabei zu berücksichtigen, dass im vorliegenden Falle der M.'sche Wagen nur mit einem kleinen Theile seines Hinterrades noch in der Nähe des befahrenen Gleises sich befand, dass der Tritt des zweiten Waggons das fragliche Rad erfasste und bei dieser Situation eine Gefährdung der Waggons völlig ausgeschlossen war. — Ob diese Ausführung technischen Grundsätzen widerstreitet, ist hier nicht zu prüfen. Bei Prüfung der rechtlichen Unterlagen ergibt sich aber, dass der erste Richter den Begriff „Eisenbahntransport" zu enge auffasst, indem er seine Untersuchung darauf beschränkt, ob die fünf verbundenen Eisenbahnwagen einer Beschädigung ausgesetzt waren. Zum Transporte gehörten auch die auf den Eisenbahnwagen befindlichen Bremser, von denen das Urtheil spricht und welche gefährdet sein konnten, auch wenn es den Eisenbahnwagen im Momente des Zusammenstosses gelang und gelingen musste, den leichteren M.'schen Wagen ohne eigene Beschädigung aus dem Wege zu räumen. — Allein selbst vom Standpunkte des ersten Richters aus ist seine Ausführung nicht haltbar. Sie stützt sich auf den Erwägungsgrund, welcher mit den Worten: „Namentlich ist zu berücksichtigen" eingeleitet wird. Danach wird die Frage der Gefährdung des Eisenbahntransportes davon abhängig gemacht, ob der Zug im Momente des Zusammenstosses mit dem Wagen des M. gefährdet war. Es kommt aber nach § 316 Absatz 2 R.-Str.-G.-B.'s darauf an, ob überhaupt durch die Pflichtvernachlässigung der Transport in Gefahr gesetzt war, d. h. ob durch die Pflichtvernachlässigung in irgend einem Zeitpunkte (von der Pflichtvernachlässigung an, bis dieselbe eine Wirkung auf den Transport nicht mehr ausüben kann) ein Zustand herbeigeführt war, in welchem die Wahrscheinlichkeit einer Beschädigung des Transportes vorlag. Für letztere Frage ist der wirkliche ursächliche Zusammenhangsverlauf nicht entscheidend, weil eine Menge nicht zu berechnender Faktoren (zufälliges Verlangsamen oder Beschleunigen der Bewegung des Zuges oder des Fuhrwerks, Scheuen der Pferde etc.) einen anderen Verlauf herbeiführen konnte. Selbst wenn ein Zusammenstoss gar nicht stattgefunden hätte, wäre eine Gefährdung des Transportes nicht ausgeschlossen, beispielsweise, wenn der Zusammenstoss durch rechtzeitiges Eingreifen einer dritten Person oder durch ein aussergewöhnliches Ereigniss vermieden worden wäre. Die Gefahr für den Transport, die Wahrscheinlichkeit eines für denselben entstehenden Schadens konnte dadurch nicht für ausgeschlossen erachtet werden, dass die heranrollenden Waggons zufällig einen Moment später auf den M.'schen Wagen stiessen, als in dem Zeitpunkte, zu dem letzterer sich noch vollständig auf den Schienen befand. — Danach ist die mitgetheilte Erwägung mit Grund von der Revision als rechtsirrthümlich angefochten." (Erk. des II. Strafsenats des Reichsgerichts vom 18. Mai 1886; Rep. 1069/86; Entscheid. Bd. XIV S. 135 ff.)

---

v. O. **Haftpflicht. Eigenes Verschulden nach § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes beim Durchkriechen unter einem im Rangiren begriffenen Zug, wenn dadurch der rechtzeitige Abgang des Zuges ermöglicht werden soll. Das Unterlassen des Achtungssignals der Rangirmaschine hebt solchenfalls das eigene Verschulden des Verletzten nicht auf, wenn er im übrigen hinreichend gewarnt war.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der Berufungsrichter geht davon aus, dass der Getödtete zwischen einem Zuge hindurchgekrochen sei, von welchem er wusste, dass er im Rangiren begriffen war. Diese Annahme ist thatsächlicher Natur und lässt einen Rechtsirrthum ebensowenig erkennen, wie die weitere Annahme, dass das Durchkriechen durch einen im Rangiren, d. h. in Bewegung befindlichen Zug eine unvorsichtige Handlung sei. Allerdings könnte diese Handlung dem Getödteten nicht zur Schuld angerechnet werden, wenn er entweder sich durch ein wichtiges Interesse des Dienstes zu der gefährlichen Handlung hätte bestimmen lassen oder wenn dieselbe durch das Verhalten der vorgesetzten Behörde gedeckt wäre. Beide Fälle lassen sich jedoch nach den vorliegenden Verhältnissen nicht annehmen. Das Motiv, welches den Getödteten geleitet haben soll, dass keine Verspätung der Abfahrt des Zuges eintrete, ist ein so untergeordnetes und geringfügiges, dass damit die Vornahme einer lebensgefährlichen Handlung verständigerweise nicht gerechtfertigt werden kann. Was aber die weitere Behauptung betrifft, der Verstorbene sei durch das Verhalten der vorgesetzten Behörde entschuldigt, d. h. er habe nur einen Weg gewählt, dessen Betretung in Eilfällen von den Behörden zugelassen werde, so weist der vorige Richter mit vollem Rechte darauf hin, dass diese Einrede bei der konkreten Sachlage nicht zutreffen könne, denn dass die Behörden die Wahl des Weges auch stillschweigend geduldet hätten, wenn eine unmittelbare Gefahr damit verbunden und vor dieser Gefahr ausdrücklich gewarnt war, ist nicht zu unterstellen und wird auch gar nicht behauptet. Dass der Verstorbene vor dem Durchkriechen durch die Zurufe der Umstehenden: Meister, bleiben Sie zurück, die Maschine kommt zurück! gewarnt worden ist, hat der Berufungsrichter auf Grund der Zeugenaussagen angenommen; auch unterliegt dessen Annahme keinem Bedenken, dass das Zurückfallen auf das Gleise, welches schliesslich den Unfall herbeiführte, als eine unmittelbare Folge der dem Verstorbenen zur Last fallenden unvorsichtigen Handlung zu betrachten sei. — Darnach bleibt nur die Frage übrig, ob nicht der Verstorbene dadurch entschuldigt wird, dass, wie auf klägerischer Seite in II. Instanz neu vorgebracht ist, von der rangirenden Maschine das Achtungssignal nicht gegeben gewesen sei; diese Frage ist mit dem Berufungsrichter zu verneinen. Ein Achtungssignal kann keinen andern Zweck haben, als vor einer drohenden Gefahr zu warnen. Ist dasselbe versäumt worden (der Verunglückte hat aber die herannahende Gefahr mit eigenen Sinnen wahrgenommen und ist ihr gleichwohl nicht ausgewichen), so ist sein Verschulden jedenfalls das weitaus überwiegende. In diesem Falle befindet sich der verstorbene W., welcher zwar nicht durch eigene Augen, aber, was gleichbedeutend ist, durch die ihm mitgetheilten Wahrnehmungen der Umstehenden auf die unmittelbar drohende Gefahr aufmerksam gemacht und vor derselben gewarnt war, dennoch aber von der gefährlichen Hand-

lung nicht abgelassen hat. Die angebliche Unterlassung des Achtungssignals kann ihm unter solchen Umständen zur Entschuldigung nicht gereichen.“ (Erk. des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 22. September 1885 in S. der verw. Lokomotivführer W. zu K. wider d. Preuss. Fiskus, Rep. 127/85; Blum, Urtheile u. Annalen Bd. III S. 413 ff.)

---

v. O. **Kausalnexus bei Schadenersatzansprüchen.** Thatbestand: Klägerin fordert vom Beklagten den Kaufpreis für 56 Barrels doppelt raffinirten Petroleums, welche sie am 22. Dezember 1883 auf Anordnung des Beklagten an das Eisenbahn-Betriebsmaterialien-Hauptmagazin zu Leinhausen bei Hannover geliefert, nebst Frachtauslage im Gesammtbetrage von 2042,75 ℳ. nebst 6 pCt. Zinsen seit dem 22. Dezember 1883. Der Beklagte setzt diesen Forderungen Gegenforderungen entgegen, indem er 1. die Forderung auf Rückerstattung des Betrages, welchen er für eine von der Klägerin am 8. Dezember 1883 ebendahin gesandte, aber als vertragswidrig zurückgenommene Lieferung von 56 Barrels doppelt gereinigten Petroleums bezahlte, nebst Zinsendifferenz im Gesammtbetrage von 2041,54 ℳ. und 2. eventuell die Forderung auf Ersatz eines Fünftheils des Schadens, welcher ihm durch diese vertragswidrige Lieferung erwachsen sei, in Höhe von 4005,17 ℳ. bis zum Belaufe der Klagforderung gegen diese in Anrechnung bringt und die Zahlung des Mehrbetrages von 1954,42 ℳ. nebst 6 pCt. Zinsen widerklagend von der Klägerin fordert. — Der Beklagte ist durch Urtheil des Landgerichts I Berlin am 1. Dezember 1884 unter Abweisung der Widerklage zur Zahlung der 2042,75 ℳ. nebst Zinsen verurtheilt und ebenso seine Berufung gegen dieses Urtheil vom Kammergericht unterm 14. März 1885 abgewiesen worden. Gegen dieses Urtheil hat er die Revision eingelegt, welche aber verworfen wurde aus folgenden, hier interessirenden Gründen: „Zwischen der Lieferung der Klägerin und der Aufhebung des Lieferungsvertrages seitens der Eisenbahndirektion bestand jedenfalls kein unmittelbarer Zusammenhang. Die Klägerin hatte dem Beklagten, der Beklagte der Eisenbahndirektion zu liefern. Indem Klägerin der Aufgabe des Beklagten gemäss nach Leinhausen lieferte, erfüllte sie nicht als Stellvertreterin des Beklagten, sondern sie handelte zur Erfüllung ihrer eigenen Verbindlichkeit gegenüber dem Beklagten; es sind daher die Folgen, welche dadurch herbeigeführt wurden, dass Beklagter mittelst der Sendung vom 8. Dezember 1883 seine Verpflichtung gegenüber der Eisenbahndirektion nicht vertragsmässig erfüllte, auf sein eigenes Verhalten als nächste Ursache zurückzuführen. Ob aber Beklagter durch die von der Klägerin hervorgerufene Erwartung vertragsmässiger Lieferung der Klägerin bewogen wurde, die von letzterer gelieferte Waare zur Erfüllung seiner Lieferungspflicht gegenüber der Eisenbahndirektion zu verwenden, bedarf keiner Feststellung, weil selbst im Falle der Bejahung dieser Frage ein mittelbarer ursachlicher Zusammenhang zwischen der Lieferung der Klägerin und der Entziehung der Lieferungen seitens der Eisenbahndirektion um deswillen nicht anzunehmen wäre, weil nicht die vertragswidrige Beschaffenheit dieser einzelnen Lieferungen die Ursache der Entziehung war, sondern dieselbe von der Eisenbahndirektion damit begründet wurde, dass wiederum fünf Doppelladungen Petroleum geliefert worden sind, welche den Bedingungen des Vertrages . . . . nicht entsprechen. Wenn nun auch eine von diesen fünf Doppelladungen von der Klägerin herrührte, so war doch nicht die vertragswidrige Beschaffenheit dieser einen Lieferung die Ursache, welche die Eisenbahndirektion zum Abgehen vom Vertrage bestimmte, sondern das fortgesetzte vertragswidrige Verhalten des Beklagten in Erfüllung des Lieferungsvertrages, welches auch in der früher stattgehabten Vertragswidrigkeit und in der Lieferung der vier nicht vom Kläger herrührenden Doppelladungen hervortrat. Es erhellt nicht, dass die Eisenbahndirektion auch dann vom Vertrage abgegangen sein würde, wenn nur die Lieferung der Klägerin vertragswidrig gewesen wäre. Vielmehr hat dieselbe sämmtliche stattgehabte Vertragswidrigkeiten in ihrer Erklärung zusammengefasst und nur auf die Gesammtheit derselben die Entziehung der Lieferungen gestützt. Nicht das Verhalten des Beklagten betreffs einer einzelnen Doppelladung, sondern sein Gesammtverhalten bei Erfüllung des Lieferungsvertrages war die Ursache der Anwendung des § 12 desselben. Es kann daher die Klägerin bezüglich des hierdurch dem Beklagten erwachsenen Schadens weder im ganzen, noch zu einem aliquoten Theile als Urheberin verantwortlich gemacht werden.“ (Erk. des I. Civilsenats des Reichsgerichts vom 28. September 1885; Blum, Urtheile u. Annalen Bd. III S. 407 ff.)

---

v. O. **Reichs-Stempelgesetz. § 5 des Reichs-Stempelgesetzes vom 7. Juli 1881 befreit nur die dem Reichsstempel unterworfenen Werthpapiere vom Landesstempel. Nach I des Tarifs zum Reichsstempel sind alle vor dem Inkrafttreten des Reichsgesetzes ausgegebenen inländischen Aktien und Aktien-Antheilscheine vom Reichsstempel ausgenommen. Die Frage ihrer Stempelpflichtigkeit entscheidet sich daher lediglich nach den Landes-Stempelgesetzen der Deutschen Einzelstaaten.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die Revisionsklägerin meint, dass das Reichs-Stempelgesetz vom 1. Juli 1881 § 5 Abs. 2 auf alle Indossamente Anwendung findet, von denen nicht feststeht, dass sie vor der Geltungskraft dieses Gesetzes ausgestellt worden sind, ohne Unterschied, ob die mit den Indossamenten versehenen Werthpapiere vorher emittirt sind oder nicht. Wäre diese Ansicht richtig, so wäre allerdings die Forderung eines Landesstempels unbegründet. Der gedachte § 5 Abs. 2 befreit aber nach Absatz 1 nur die Indossamente der dem Reichsstempel unterworfenen Werthpapiere vom Landesstempel und nach I des Tarifs zum Reichsstempel sind alle vor dem Inkrafttreten des Reichs-Stempelgesetzes ausgegebenen inländischen Aktien und Aktienantheile vom Reichsstempel ausgenommen. Die in Frage stehenden Aktienantheile der in Berlin domizilirenden Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft sind theils im Jahre 1874 emittirt, und sie, sowie die auf ihnen befindlichen Indossamente, mögen diese vor oder nach dem 1. Oktober 1881 (dem Beginne der Gesetzeskraft des Reichs-Stempelgesetzes) geschrieben sein, sind bezüglich ihrer Stempelpflichtigkeit den Landes-Stempelgesetzen unterworfen, weshalb die Entscheidung nur nach den letzteren zu treffen ist. — Der Tarif zum Preussischen Stempelgesetze vom 7. März 1822 führt eine Position „Indossament“ auf mit dem blossen Hinzufügen: „s. Wechsel“ ohne eine weitere Bestimmung einer Stempelabgabe. Unter der Position „Wechsel“ sind ausser diesen nur kaufmännische Assignationen und Handelsbillete behandelt und Indossamente von Aktien sind nirgends erwähnt. Dies hat seinen Grund darin, dass die Indossabilität von Aktien erst durch die neuere Gesetzgebung (Art. 182 D. H.-G.-B.) anerkannt ist und wenn zur Zeit des Erlasses des Stempelgesetzes von 1822 die Uebertragung von Aktien durch Indossament nicht gültig geschehen konnte, so ist daraus, dass bei der Position „Indossament“ nicht auch auf die Position „Aktien“ verwiesen ist, nicht der Schluss zu ziehen, dass die Indossamente der Aktien überhaupt nicht stempelpflichtig sind. Das für Aktien zugelassene Indossament ist dem Wechselindossament nachgebildet, hat im Wechselrecht seinen Ursprung und schon wegen seiner mit dem Wechselindossament übereinstimmenden Form unterliegt es der Stempelpflicht insoweit, als es auf einen Wechsel stempelpflichtig sein würde. Findet hiernach eine Stempelung statt, so ist der erforderliche Stempel der für Cessionsinstrumente bestimmte Stempel.“ (Erk. des IV. Civilsenats des Reichsgerichts vom 17. Sept. 1885 in S. Aktienges. „Deutsche Bank in Berlin“ wider Preuss. Fiskus, Dr. Blum, Urtheile u. Annalen Bd. III S. 391 ff.)

Miszellen.

Apparat zur Anmeldung des Abganges von Eisenbahnzügen. Um das jetzt gebräuchliche Ausrufen des Abganges eines Zuges in den Wartesälen durch Eisenbahnbedienstete entbehrlich zu machen, ist von Göring ein Apparat konstruirt worden, der mit dem Telegraphenzimmer in Verbindung steht, beim Abläuten eines Zuges den Namen der Endstation in einem, im Wartesaale befindlichen Kästchen ersehen lässt und zugleich die Aufmerksamkeit der Reisenden durch ein Läutewerk erregt. Von den beiden Gangwerken des Apparates betreibt das eine durch Federkraft das Zimmerläutewerk, während das andere ein die Tafel mit dem Namen der Endstation des Zuges in der Ruhelage bedeckendes Tuch bewegt. Die Auslösung dieser Gangwerke erfolgt durch einen Elektromagneten, welcher in einer Leitung von und nach dem Telegraphenzimmer eingeschaltet ist und gleichzeitig mit der Ingangsetzung der Streckenläutewerke die hemmenden Klinken auslösen kann. Bei der Auslösung macht das Hammerrad und die Tuchrolle nur je eine halbe Umdrehung, so dass bei der ersten Auslösung, bei Ankündigung des Zuges, der Stationsname sichtbar wird und zugleich das Läutewerk ertönt, während bei der zweiten Auslösung, bei Abgang des Zuges, der Stationsname wieder verschwindet, ein Läuten aber nicht eintritt, da auf der entsprechenden Hälfte des Hammerrades die Zähne zur Bewegung des Hammers fehlen. („Oest. Eisenb.-Ztg.“)

I. Offizielle Anzeigen.

1. Güterverkehr.

Niederschlesischer Steinkohlen - Verkehr. Am 1. Oktober d. J. kommen für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Oesterreichischen Nordwest-, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Böhmischen Kommerzialbahnen, Böhmischen Nord-, Oesterreichischen Lokaleisenbahn, der Oesterreichischen und Ungarischen Linien der Oesterreich-Ungarischen Staatseisenbahn, der K. Ungarischen Staatsbahnen, der Wien - Aspanger, Oesterreichischen Süd- und Wien - Pottendorf - Wr. Neustädter Bahn an Stelle der Tarife vom 1. September 1884 neue Tarife zur Einführung. Dieselben enthalten um geringe Beträge erhöhte Frachtsätze für Einzelsendungen von 10 000 kg und eine Frachtermässigung von 1,8 kr. für 100 kg für Jahresverfrachtungen von 2¼ Millionen Kilogramm nach Lissa, Velim, Caslau, Hlinsko, Raitz etc. und darüber hinaus. Exemplare der Tarife können durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 14. August 1886. (1717)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main - Neckar - Württembergischer Güterverkehr. Am 1. Oktober l. J. treten im Verkehre zwischen Frankfurt a/M. und Württembergischen Stationen neue zum Theil ermässigte, zum geringeren Theil erhöhte Frachtsätze in Kraft. Bis zum Erscheinen des Tarifnachtrags ertheilt unser Tarifbüreau nähere Auskunft.

Darmstadt, den 16. August 1886. (1718)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Im Süddeutschen Verbands-Gütertarif (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) Theil II Heft No. 8 vom 1. Mai 1886 sind auf Seite 82 und 83 die Frachtsätze des Ausnahmetarifes No. 19 für Obst etc. wie folgt richtig zu stellen:

In der Relation ist der Frachtsatz richtig zu stellen auf

	I	II
Esslingen-Kecskemét	5,50	—
Heilbronn a/Neckar-Báziás	6,99	6,99
do. -Kecskemét	5,56	—
do. -Nagy-Körös	5,50	—
do. -Orsova	7,29	7,29
do. -Pozsony	4,28	4,28
do. -Verciorova	7,32	7,32
Ludwigsburg-Pozsony	4,31	4,31
Reutlingen-Verciorova	7,28	7,28

München, den 13. August 1886. (1719)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Kohlen-Ausnahmetarife für den Lokalverkehr des Bezirks Köln (rechtsrh.) und den Rheinischen Nachbarverkehr. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 25. Mai d. J., betreffend Einführung neuer Tarife für die Lokalverkehre der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrh.) und Köln (rechtsrh.) sowie für den Rheinischen Nachbarverkehr, wird hiermit zur Kenntniss gebracht, dass die vom 1. Januar 1887 ab gültigen Kohlen-Ausnahmetarife für den Lokalverkehr unseres Verwaltungsbezirks und für den Verkehr von Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld nach diesseitigen Stationen von jetzt ab bei den betheiligten Verwaltungen und Güterexpeditionen zum Preise von je 50 ₰ für das Stück käuflich zu haben sind.

Köln, den 14. August 1886. (1720)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für den Transport von Steinen, wie in der allgemeinen Güterklassifikation unter Spezialtarif III aufgeführt, zwischen Falls-Gefrees einerseits und Karlsruhe Hauptbahnhof und Mühlburger Thor andererseits gelangt am 1. September cr. ein Ausnahmefrachtsatz von 1,008 ℳ pro 100 kg zur Einführung.

Karlsruhe, den 17. August 1886. (1721)
Die Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die im Belgisch-Südwestdeutschen Gütertarifheft VIb, I. Abtheilung, vom 1. Mai 1882 enthaltenen Frachtsätze S. Nicolas (Quest)-Triberg erfahren mit 1. Oktober l. J. eine Erhöhung.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 18. August 1886. (1722)
Generaldirektion.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Die laut unserer Bekanntmachung vom 16. Juli d. J. mit Gültigkeit vom 20. Juli d. J. zur Einführung gekommenen Ausnahmefrachtsätze für Soda und Chlorkalk im Verkehre von den Bayerischen Stationen Doos und Heufeld nach verschiedenen Sächsischen Stationen gelten lediglich für die Artikel k a u s t i s c h e Soda und Chlorkalk. Auf rohe, kalzinirte und krystallisirte Soda haben die Ausnahmesätze keine Anwendung.

Dresden, am 18. August 1886. (1723)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 1. Oktober d. J. werden die im diesseitigen Lokalverkehr — Tarif vom 1. April d. J. — bestehenden Ausnahmetarifsätze für Steinkohlen, Steinkohlenasche, Kokes, Kokesasche und Briquetts von Bantorf, Barsinghausen, Bennigsen, Coppenbrügge, Egestorf, Eldagsen, Hameln, Hasperde, Kloster Wennigsen, Linden (Fischerhof), Linden (Küchengarten), Mehle, Münder a. D., Osterwald, Ronnenberg, Springe, Voldagsen und Weetzen nach Kreiensen aufgehoben.

Hannover, den 16. August 1886. (1724)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsverkehr. Am 1. September d. J. tritt im Sächsisch-Oesterreichischen Verbandsverkehre zwischen Obergeorgenthal und Oberleutensdorf mit Chemnitz ein ermässigter Frachtsatz des Ausnahmetarifs 6 b (Holz) von 0,57 ℳ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 14. August 1886. (1725)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausserbetriebsetzung der Strecke Caternberg - Oberhausen. Nachdem durch den Bau des Rangirbahnhofs Frintrop und zweckmässiger Verbindungsbahnen ein Bedürfniss für die Aufrechterhaltung des Betriebes auf der Strecke Caternberg-Oberhausen, welche nur dem Güterverkehr diente, nicht mehr vorhanden ist, wird diese Strecke mit der Station Vogelheim hierdurch für den öffentlichen Güterverkehr geschlossen. Hiermit werden die in dem Lokal - Gütertarife und in dem Ausnahmetarife B für die Beförderung von Steinkohlen für den hiesigen Bezirk sowie die in den Verbands-Gütertarifen für den Verkehr mit der Station Vogelheim vorgesehenen Frachtsätze hinfällig.

Elberfeld, den 16. August 1886. (1726)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Haltestelle Radis für den Wagenladungs - Güterverkehr und Herausgabe des Nachtrags IV zum Tarife für den Lokal- und direkten Güterverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Thüringischen Privatbahnen. Am 1. September d. J. wird die zwischen den Stationen Bergwitz und Gräfenhainichen belegene, zur Zeit nur dem Personenverkehr dienende Haltestelle Radis für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet.

Gleichzeitig tritt zu dem oben bezeichneten Gütertarife, Theil II, der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes und der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen und Haltestellen,

II. Entfernungen und Tarifstätze für die Haltestelle Radis,

III. Berichtigungen und

IV. Aenderung des Stationsnamens Gross-Lichterfelde in „Gross-Lichterfelde an der Bahn Berlin-Halle."

Nachträge können von den Güter-Abfertigungsstellen der betheiligten Bahnen bezogen werden.

Erfurt, den 16. August 1886. (1727)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Köln - Minden - Belgischer, Bergisch-Märkisch-Belgischer und Bergisch - Märkisch - Grand Central Belge Güterverkehr. Die Bestimmungen, welche auf den Deutschen Eisenbahnen für den Transport von Flüssigkeiten aller Art in Fässern, Bassins, Metallcylindern oder sonstigen Gefässen, welche mit den hierzu besonders eingerichteten Wagen fest verbunden sind, in Kraft bestehen, werden mit Gültigkeit vom 1. September ds. Js. in den vorbezeichneten Güterverkehren allgemein zur Einführung gebracht.

Köln, den 15. August 1886. (1728)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahn-Güterverkehr Berlin-Bromberg-Breslau. Die Haltestelle Bottschow wird mit sofortiger Gültigkeit in den Güter- etc. Verkehr zwischen Stationen des diesseitigen Verwaltungsbereiches einer- und Stationen der Direktionsbezirke Breslau und Bromberg sowie der Marienburg - Mlawkaer, Ostpreussischen Südbahn und Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits aufgenommen. Die Frachtberechnung findet nach der „Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle" und unter Zugrundelegung der jeweilig niedrigsten Entfernung statt, welche sich durch Anstoss von 10 km an die Entfernungen von Reppen bezw. von 8 km an diejenigen für Sternberg ergeben.

Berlin, den 14. August 1886. (1729)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der betheiligten
übrigen Verwaltungen.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 65 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 21. August 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

1. Güterverkehr.

Für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets in geschlossenen Sendungen von 200 000 bis 300 000 kg von Zechen und Kokereien des Ruhrgebiets nach den Stationen Antwerpen (Bassins), Borgerhout und Löwen, sowie den zwischen Antwerpen bezw. Löwen und Dalheim belegenen Stationen der Grossen Belgischen Central-Eisenbahn tritt mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ab ein ermässigter Ausnahmetarif in Kraft, dessen Anwendung davon abhängig ist, dass die versendenden Zechen etc. sich vertragsmässig verpflichten, für die Dauer eines Jahres (vom 1. April bis 31. März laufend) wöchentlich mindestens eine geschlossene Sendung zu versenden.

Für das Jahr 1886/87 können noch Verträge für die Zeit bis zum 31. März 1887 abgeschlossen werden. Anmeldungen hierauf sind bis zum 30. September d. Js. einschliesslich zulässig.

Die näheren Bedingungen für den Abschluss von Verträgen auf Grund des neuen Ausnahmetarifs sind bei der unterzeichneten Verwaltung sowie der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld und Köln (linksrh.) zu erfahren.

Exemplare des Tarifs sind zum Preise von 10 ₰ pro Stück bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich.

Köln, den 16. August 1886. (1730)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Ausnahmetarif II für Hanf etc.) Vom 1. Oktober 1886 n. St. tritt an Stelle des bisherigen Ausnahmetarifs II für Hanf, Hanfheede und Hanfgarn (sogenanntes Seilergarn) ein gleichnamiger neuer Ausnahmetarif mit theilweise billigeren Frachtsätzen in Kraft. Die Station Wjäsma der Moskau-Brester Bahn wird mit Rücksicht auf die im Deutsch-Mittelrussischen Eisenbahnverbande für die oben genannten Artikel bestehenden billigeren Frachtsätze, in den neuen Ausnahmetarif II nicht aufgenommen. Dagegen werden die in den bisherigen Ausnahmetarifen I A und I B für die Stationen der Rybinsk-Bologoje Bahn, mit Ausschluss von Wolga, enthaltenen Frachtsätze für Hanf etc. in den neuen Ausnahmetarif II übernommen. Ausserdem wird die Station Bullay des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) neu aufgenommen.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifs II können von den Verbandstationen bezogen werden.

Bromberg, den 16. August 1886. (1731)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. September d. J. treten in Erweiterung des auf Seite 307/8 unseres Lokal-Gütertarifs enthaltenen Ausnahmetarifs für Zink folgende Ausnahmefrachtsätze widerruflich in Kraft:

von Gutehoffnungshütte nach Breslau N. M. bezw. B. F. Bhf. 0,79, Breslau O. S. Bhf. 0,77, Breslau Oderhafen 0,82, Breslau Oderthorbahnhof 0,81, Kattern und Leisewitz 0,77 und Pöpelwitz Umschlag 0,80 ℳ pro 100 kg.

Breslau, den 16. August 1886. (1732)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober d. J. gelangt der Nachtrag I zum Heft I des Belgisch-Südwestdeutschen Gütertarifs vom 1. Februar 1884 zur Einführung. Derselbe enthält neben verschiedenen Aenderungen der reglementarischen Bestimmungen und der Tarifvorschriften eine neue Güterklassifikation. Durch denselben wird im Allgemeinen die Uebereinstimmung mit den Vorschriften im Nachtrag IX zum Deutschen Eisenbahngütertarif (Theil I) hergestellt. Frachterhöhungen treten nur bei einigen wenigen Artikeln ein.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 16. August 1886. (1733)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbandsverkehr. Am 1. September d. J. treten im Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandsverkehre für die Beförderung von Gütern des Spezialtarifs III zwischen Gaisbach-Wartberg und St. Georgen a/d. Gusen einerseits und Dresden-Alt- und Neustadt andererseits direkte Frachtsätze von 1,25 bezw. 1,27 ℳ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 14. August 1886. (1734)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 10. August d. J. ab sind direkte Frachtsätze zwischen Sigmaringendorf und Oberursel in Kraft getreten.

Das Nähere ist auf den betreffenden Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 10. August 1886. (1735)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmefrachtsätze für Sprit und Spiritussendungen nach den Nord- und Ostseehäfen. Die in den einzelnen Staatsbahn- bezw. Verbands-Güterverkehren mit Gültigkeit bis Ende August d. J. eingeführten Ausnahmefrachtsätze für Sprit und Spiritus in Ladungen von 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen zur überseeischen Ausfuhr nach den Nord- und Ostseehäfen bleiben unter den seitherigen Bedingungen auf ein weiteres Jahr und zwar bis zum 31. August 1887 in Geltung.

Berlin, den 18. August 1886. (1736)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird der I. Nachtrag zum Gütertarife Basel Bad. Bahnhof-Ostschweiz vom 1. März 1886, eine neue Zusatzbestimmung zu den Tarifvorschriften betreffs der Instradirung und einige Berichtigungen von Frachtsätzen enthaltend, ausgegeben.

Karlsruhe, den 17. August 1886. (1737)
Generaldirektion.

Berlin-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 20. August d. Js. werden die Stationen Bornitz, Lobstädt, Neumühle, Pöllwitz, Schweikershain und Steina der Sächsischen Staatsbahnen in den Berlin-Sächsischen Verbands-Güterverkehr einbezogen.

Die betreffenden Frachtsätze können bei den betheiligten Güterexpeditionen erfahren werden.

Dresden, am 17. August 1886. (1738)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Mit dem 20. August d. Js. tritt zum Altona-Kieler Lokal-Personentarif vom 1. Januar 1877 ein Nachtrag XXIX in Kraft, durch welchen ermässigte Tarifsätze für einfache und Retourbillets im Verkehr zwischen Barderup einerseits und Eggebek, Flensburg, Jübeck, N. S. Weiche, Schleswig, Tarp andererseits zur Einführung gelangen.

Altona, den 11. August 1886. (1739)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Submissionen.

Königl. Württemb. Staatseisenbahn. Die Lieferung von 51 Kolbenstangen, 25 Kurbeln, 10 Schubstangen und Führungslinealen für Lokomotiven aus Martinstahl hergestellt, ist zu vergeben.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können vom Sekretariat der Generaldirektion bezogen werden.

Angebote, welche als Aufschrift:
„Angebote für Lokomotivtheile“
tragen müssen, sind versiegelt bis am 30. August Mittags 12 Uhr bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Stuttgart, den 12. August 1886. (1740)
Generaldirektion der K. Württ.
Staatseisenbahnen.
Hofacker.

Verdingung eines Wasserbehälters und eines Dampfkessels. Für die neue Wasserstationsanlage auf Bahnhof Lublinitz soll ein runder Wasserbehälter aus Schweisseisen und ein Fieldscher Dampfkessel einschliesslich betriebsfähiger Aufstellung an Ort und Stelle in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau zur Einsicht aus und werden gegen postfreie Einsendung von 2 ℳ Schreibgebühren unfrankirt abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung eines Wasserbehälters bezw. Dampfkessels für Bahnhof Lublinitz“ bis zu dem auf den

30. August d. J. Vormittags 11 Uhr anstehenden Verdingungstermine an das unterzeichnete Büreau einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 17. August 1886. (1741)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von abgängigen Werkstattsmaterialien. Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Zum Verkauf der in den diesseitigen Werkstätten zu Breslau (Haupt- und Nebenwerkstatt), Oppeln, Kattowitz, Ratibor, Posen und Glogau angesammelten Materialienabgänge etc. ist Termin auf Freitag den 3. September d. J. Vormittags 10 Uhr im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse No. 36, anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsverzeichniss liegen daselbst im Zimmer 26 zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Entrichtung von 50 ₰ in baar oder Briefmarken à 10 ₰ unfrankirt bezogen werden.

Breslau, den 17. August 1886. (1742)
Materialienbüreau der Königlichen
Eisenbahndirektion.

Maschineningenieur gesucht,

welcher grosse Erfahrung in der Construction und im Betrieb von Fluss- und Kanalbaggern besitzt. Offerten mit Angabe der Ansprüche und Referenzen unter „Bagger-Ingenieur Z. E. 6685 an Haasenstein & Vogler, Wien.

Vortheilhafte Bezugsquelle von Uhren.



Der Unterzeichnete liefert seit Jahren an die Herren Beamten Uhren aller Art nur 1. Qualität und unter 5jähriger Garantie gegen mässige Ratenzahlungen. Preis-Verzeichnisse, Zeugnisse von Behörden und Anerkennungsschreiben fr. und gratis. Nicht convenirende Uhren können innerhalb 4 Wochen umgetauscht oder auch zurückgegeben werden.

Hch. Hansen, Uhrenfabrik, Aachen.

FELTEN & GUILLEAUME

Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Eisen-, Stahl- u. Kupfer-Drahtfabrik; Drahtseilerei, Eingetragene



Schutzmarke. **Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.**

Zaundraht (Fencing Wire)

geglüht, geölt oder verzinkt.

Verzinkter Telegraphendraht,

Verzinkter Stahldraht für Signalzüge und Zugbarrièren.

Patent

Stahl-Stachelzaundraht.



II. Privat-Anzeigen.



BÜSSCHER & HOFFMANN

Bahnhof Eberswalde,

Zweigfabriken unter gleicher Firma:

Halle a/S., Mariaschein in Böhmen und Strassburg i. Els.

Die älteste aller Dachpappenfabriken, empfiehlt:

Steinpappe zu flachen, feuersicheren Bedachungen;
Pappbedachungen in △Leistenmanier
Doppellagige Pappdächer
Doppellg. Kies-Pappdächer
Holzcementdächer

in sorgfältigster, sachgemässer Ausführung unter langjähriger Garantie.

Asphaltplatten

von uns erfunden (1855) u. vervollkommnet ihrer Elastizität halber das vorzüglichste Material für absolut dichte und dauerhafte Gewölbeabdeckungen von Brücken, Tunnels, Kellereien — sowie zur Isolirung von Mauern und Gebäuden; bei älteren Bauten auch nachträglich anzuwenden.

Asphalt, Asphaltlack, Holzcement, Steinkohlentheer, Deckleisten, Drahtnägel etc.

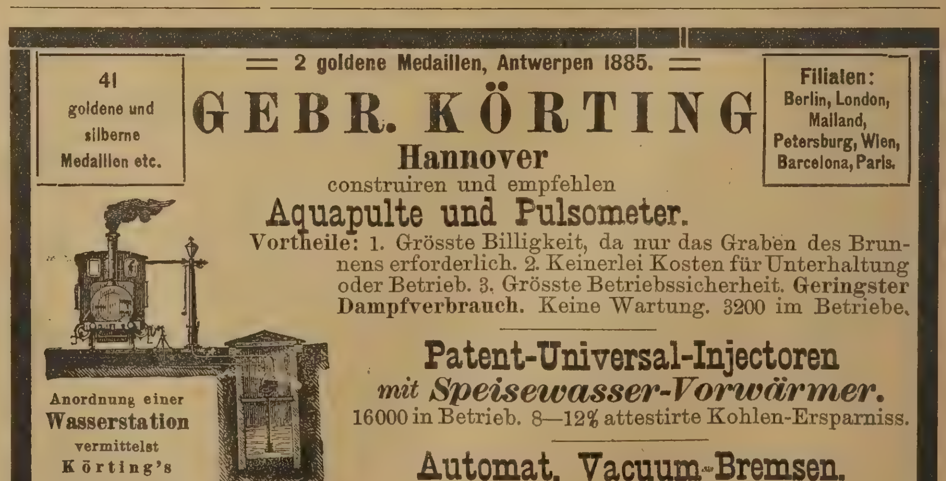
Dr. M. & R. Schutzmarke.

Dauerfarben

Besonders zweckentsprechendes, bewährtes Anstrichmaterial zum dauernden Schutz von:

Eisen- u. Wellblech-Constructionen, Brücken, Hallen, Trägern c.
(wichtig auch für Grundirung statt Mennige).
Hausfaçaden, Fussböden u. a.
Holz- und Mauerwerk.
Zinnober-Df. für Signale.
Auf Wunsch Farbenkarte u. näh. Mittheilungen.

Dr. Münch & Röhrs, Berlin SW. Gitschiner-Str. 91.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 66. Zeitung des Vereins 1886.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.
Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.
Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 25. August 1886.

Die Technikerversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Salzburg.

Am 28. bis 30. Juli d. J. fand in Salzburg die XI. Versammlung der dem Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Techniker statt, auf welcher 47 Verwaltungen durch 68 Abgeordnete mit im ganzen 266 Stimmen vertreten waren. Die nach der K. K. Aula geladene Versammlung wurde daselbst durch Herrn Hofrath und Baudirektor Bischoff Namens der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen begrüsst und erwählte alsdann auf dessen Vorschlag den Vertreter der Ungarischen Staatsbahnen, Herrn Ministerialrath von Nagy, zum Vorsitzenden, welcher seinerseits unter Zustimmung der Anwesenden Herrn Hofrath Bischoff als Vicevorsitzenden bezeichnete.

Auf der Tagesordnung stand zunächst die

Revision der von der technischen Kommission ausgearbeiteten neuen Vorschriften für die §§ 185 und 186 der technischen Vereinbarungen.

Dieselben betreffen die Zahl der zu bedienenden Bremsen in einem Zuge und die Vertheilung derselben.

Bereits in der am 19./20. Mai 1882 zu Graz abgehaltenen IX. Technikerversammlung, welche sich mit der Revision der technischen Vereinbarungen zu befassen hatte, waren hinsichtlich der im § 185 enthaltenen Vorschriften verschiedene Aenderungsanträge gestellt worden. Da es jedoch bei der Berathung nicht gelang, für einen derselben eine Majorität zu erzielen, so wurde damals beschlossen, einstweilen die bisherige Fassung beizubehalten, die gestellten Anträge aber der technischen Kommission zur weiteren Prüfung zu überweisen. Die letztere hat darauf in einer am 8./9. Dezember 1882 abgehaltenen Konferenz mit der vorbereitenden Bearbeitung dieses Gegenstandes eine Subkommission betraut, und später, als das von letzterer ausgearbeitete Referat nicht allseitige Billigung bei der Berathung im Plenum der technischen Kommission gefunden hatte, die Subkommission noch um einige Mitglieder verstärkt, worauf das nach wiederholten Berathungen geänderte Referat schliesslich in einer am 11./12. März d. J. abgehaltenen Konferenz von der technischen Kommission angenommen worden ist.

Der bisherigen Fassung des § 185 wurde bei den Verhandlungen der Grazer Technikerversammlung hauptsächlich vorgeworfen, dass zu wenig Abstufungen für die Gefälle aufgeführt seien, dass auf die Zuggeschwindigkeit zu wenig Rücksicht genommen sei, dass es fehlerhaft sei, die Verhältnisszahl der Bremsen nach der Zahl der Achsen zu bestimmen und nur nebenbei eine Festsetzung nach der Bruttolast zuzulassen, dass die Bestimmung, eine unbeladene Achse sei gleich einer halben beladenen zu rechnen, zu oberflächlich sei, und dass überhaupt die Fassung des Paragraphen im allgemeinen mangelhaft sei und theilweise Widersprüche in sich schliesse.

Die Subkommission hat sich nun zunächst bemüht, die Grösse des zu bremsenden Theils der Zugslast auf theoretischem Wege für verschiedene Gefälle und Geschwindigkeiten zu ermitteln, wobei eine bestimmte Bereitschaftsentfernung (d. h. der Weg, welcher von der Abgabe des Bremssignals bis zum Eintritt der vollen Bremswirkung durchlaufen wird) und eine bestimmte Auslauflänge (d. h. der Weg, welchen der Zug unter der Wirkung der Bremsen bis zum Stillstand zurücklegt) angenommen wurde. Diese theoretische Untersuchung konnte jedoch nicht genügen, und auch nicht das in der technischen Litteratur über Bremswirkung und Ergebnisse von Bremsversuchen Enthaltene, vielmehr beschloss die Subkommission, ihrerseits noch besondere Versuche anzustellen. Diesem Beschlusse ist darauf von mehreren Verwaltungen entsprochen worden.

Einen Hauptpunkt der Berathung bildete u. a. die Frage, ob und inwieweit die Lokomotive mit dem Tender in betreff ihrer Bremskraft in Rechnung zu ziehen sei. Das durch die Versuchsresultate bestätigte Ergebniss theoretischer Rechnungen war, dass bei langsamer Fahrt und schwachen Gefällen ein Theil derjenigen Bremskraft, welche die Lokomotive besitzt, für den Zug nutzbar gemacht werden könne, dass jedoch bei schneller Fahrt auf schwach geneigten Strecken, sowie auch bei geringer Geschwindigkeit auf steileren Gefällen die Bremskraft der Lokomotive noch nicht vollständig genüge, um sie für sich allein auf die verlangte Weglänge zum Stillstand zu bringen. Die Wirkung des Gegendampfes glaubte die Subkommission nicht in Rechnung ziehen zu sollen, weil die regelmässige Anwendung des Gegendampfes zu allerlei Missständen führen muss und deshalb die Anwendung dieses Bremsmittels besser für besondere Nothfälle aufzusparen sein wird.

Die ursprünglich zu 600 m angenommene Auslauflänge ist später als mit wachsendem Gefälle abnehmend festgesetzt worden (600 — 13 a in nachstehender Formel), um damit dem Umstande Rechnung zu tragen, dass bei stärkerem Gefälle die Fahrgeschwindigkeit leicht über das vorgeschriebene Mass hinaus anwachsen kann, und dass auf Bahnstrecken mit steileren Gefällen meistens Krümmungen und sonstige Hindernisse vorkommen, welche die Uebersichtlichkeit grösserer Gleislängen verhindern.

Zur weiteren Erhöhung der Sicherheit (für den Fall, dass einzelne Bremsen versagen u. dergl.) sowie mit Rücksicht auf die Nothwendigkeit, nach unten hin durch eine Minimalziffer die Tabelle der Bremsprozente zu begrenzen, ist ferner beschlossen worden, zu der theoretischen Formel noch einen konstanten Additionsposten hinzuzufügen. (In der nachstehenden Formel ist dieses die Zahl 5.)

Dem Umstande, dass bei wachsender Geschwindigkeit der Reibungskoëffizient abnimmt, der Zugwiderstand jedoch steigt, ist Rechnung getragen worden; die weiterhin aufgeführten Koëffizienten sind mittlere, d. h. diejenigen, welche durchschnittlich während der vom Beginn des Bremsens an bis zum Stillstand abnehmenden Geschwindigkeit stattfinden.

Die schliesslich unter Berücksichtigung aller im vorstehenden aufgeführten Punkte beschlossene Formel für die Berechnung der Bremsprozente lautet folgendermassen:

$$B = 5 + \frac{1}{f}\left(\frac{0{,}4\,v^2}{600 - 1{,}5\,v - 13\,a} - 0{,}1\,w + 0{,}1\,a\right).$$

In derselben bedeutet:

B die Bremsprozente,
v die Geschwindigkeit in Kilometern pro Stunde,
a das Gefälle (ausgedrückt in Tausendsteln der Länge),
1,5 v ist die oben erwähnte Bereitschaftsentfernung,
f ist der mittlere Reibungskoëffizient,
w ist der mittlere Zugwiderstands-Koëffizient.

Für diese beiden Koëffizienten sind die folgenden Werthe in Rechnung gestellt:

Für die Fahrgeschwindigkeit in Kilometern =	f	w
20	0,179	2,63
30	0,170	2,80
40	0,161	3,03
50	0,153	3,33
60	0,146	3,70
70	0,139	4,13
80	0,133	4,633
90	0,126	5,20

Die Kommission hat den in Rede stehenden Paragraphen nunmehr folgenden Wortlaut gegeben:

„§ 185. Zahl der zu bedienenden Bremsen.

In jedem Zuge müssen ausser den Bremsen am Tender oder an der Lokomotive so viele Bremsen bedient sein bezw. in Thätigkeit gesetzt werden können, dass mittelst derselben mindestens die aus der nachfolgenden Tabelle zu entnehmenden Prozente der Bruttolast der Wagen bezw. der Anzahl der Achsen bremsbar sind.

Bremsprozente

Neigung		für eine Geschwindigkeit von (km pro Stunde)							
1/x	‰	20	30	40	50	60	70	80	90
1/800	0	6	7	10	15	22	31	42	56
1/400	2,5	7	9	13	18	25	34	46	62
1/200	5,0	8	11	15	20	28	38	52	69
1/150	6,7	9	12	16	22	30	41	55	—
1/100	10,0	11	14	19	26	35	48	64	—
1/80	12,5	13	16	21	29	39	54	—	—
1/70	14,3	14	18	23	31	43	—	—	—
1/60	16,7	15	19	26	35	48	—	—	—
1/50	20,0	18	22	30	41	56	—	—	—
1/40	25,0	21	27	37	52	—	—	—	—

Für die Berechnung der Bremsprozente nach dieser Tabelle ist massgebend:

a) diejenige grösste Geschwindigkeit, welche bei dem Zuge auf der betreffenden Strecke in Anwendung kommen darf;
b) diejenige Bahnneigung (Steigung oder Gefälle), welche dargestellt wird durch die gerade Linie, welche zwei auf der betreffenden Strecke in 1000 m Entfernung liegende, den grössten Höhenunterschied zeigende Punkte des Längenprofils der Bahn mit einander verbindet;
c) dass bei der Berechnung der Bremsprozente nach Achsen eine unbeladene Güterwagenachse stets gleich einer halben Achse gerechnet wird, wobei ein Güterwagen als unbeladen gilt, wenn er mit weniger als 1/4 seiner Tragfähigkeit belastet ist, und dass Personen-, Post- und Gepäckwagen stets als beladen angenommen werden;
d) dass für Geschwindigkeiten unter 20 km die in der Tabelle für 20 km angeführten Bremsprozente gelten;
e) dass bei der Verwendung von Schiebelokomotiven die Geschwindigkeit von 20 km massgebend ist.

Für Geschwindigkeiten und Neigungen, welche zwischen den in der Tabelle aufgeführten liegen, können die Bremsprozente durch Zwischenschaltung ermittelt werden.

Für Bahnstrecken mit Neigungen von mehr als 1 : 40 (25 ‰) sind für das Bremsen der Züge besondere Vorschriften zu erlassen.

§ 186. Vertheilung der Bremsen.

Auf eine angemessene Vertheilung der Bremsen im Zuge ist besondere Rücksicht zu nehmen.

Der letzte zu bremsende Wagen (§ 185 Absatz 1) ist derart einzustellen, dass hinter demselben nicht mehr Bruttogewicht läuft bezw. Achsen (einschliesslich des gebremsten Wagens) folgen, als nach Massgabe der Tabelle (§ 185) für diesen Bremswagen sich ergibt.

Bei einer Neigung von mehr als 1 : 200 (5 ‰), sei es, dass dieselbe auf eine Länge von 1000 m oder mehr vorhanden ist, oder dass dieselbe sich nach § 185 Absatz 2 b durch Rechnung ergibt, soll der letzte Wagen ein zu bremsender Wagen (§ 185 Absatz 1) sein; hinter demselben kann ausnahmsweise bei Güterzügen noch ein reparaturbedürftiger leerer Wagen angehängt werden, sofern derselbe zwar lauffähig ist, aber inmitten des Zuges nach Art seiner Beschädigung nicht eingestellt werden kann."

Zu diesem Wortlaute ist folgendes zu bemerken:

1. Zu § 185. Durch die Aenderung im Absatz 1 soll der Forderung entsprochen werden, dass die Bremsprozente in erster Reihe nach dem Zuggewichte und erst in zweiter Reihe nach der Achsenzahl berechnet werden. — Durch die Vorschrift in Absatz 2 unter a soll verhindert werden, dass, wie bisher vielfach geschehen, die Bremsprozente auf Grund einer Annahme in betreff der Geschwindigkeiten festgesetzt werden, welche thatsächlich über das auf den betreffenden Bahnen zulässige Mass hinausgeht. — Durch die Bestimmung unter b soll der bisher bestandenen Unsicherheit in der Auswahl der massgebenden Neigung bei Strecken mit mehrfach wechselnden Neigungen ein Ende gemacht werden. — Die Vorschrift unter c soll eine Erleichterung für den Fall der Anwendung von Schiebelokomotiven gewähren. Dieselbe erscheint vollkommen zulässig, weil bei der Bergfahrt für einen etwa abgerissenen Zugtheil zunächst die aufwärts gerichtete Geschwindigkeit vollständig bis zu Null ermässigt wird, alsdann erst die Bewegung abwärts beginnt und demnach beim Beginn des Bremsens die Geschwindigkeit nur sehr gering sein kann.

2. Zu § 186. Der Zusatz zu dem letzten Absatze, welcher in Uebereinstimmung mit der Vorschrift im § 33 des neuen Bahnpolizeireglements für die Eisenbahnen Deutschlands

steht, bezweckt die Erleichterung des Betriebsdienstes für die Beförderung reparaturbedürftiger Wagen.

Die durch den Vertreter der Württembergischen Staatsbahnen, Herrn Oberbaurath von Brockmann, Namens der Kommission zum Vortrage gebrachten Anträge wurden ohne weitere Erörterung einstimmig angenommen. —

Als zweiten und dritten Berathungsgegenstand enthielt die Tagesordnung die

Revision der von der technischen Kommission ausgearbeiteten Grundzüge für den Bau und Betrieb
 a) der Nebeneisenbahnen und
 b) der Lokaleisenbahnen.

Zur der Entstehungsgeschichte dieser Vorlagen ist nachstehendes anzuführen.

Bereits in den sechziger Jahren wurde im Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen das Bedürfniss empfunden, ausser für den Bau und Betrieb der bis dahin fast allein bestehenden (Haupt) Eisenbahnen, auch für (billiger zu bauende und zu betreibende) Bahnen von untergeordneter Bedeutung Normen aufzustellen. Dieselben erschienen zum ersten Male in der, von der am 19./21. Juli 1869 zu Wien abgehaltenen Generalversammlung des Vereins angenommenen Ausarbeitung der technischen Kommission als:

„Grundzüge für die Gestaltung der sekundären Eisenbahnen."

Nach der demnächst nothwendig gewordenen und durch Annahme in der Generalversammlung zu Berlin am 15./16. August 1871 genehmigten Umarbeitung der bisher gültigen „Technischen Vereinbarungen u. s. w. für die Hauptbahnen vom Jahre 1866", auf welchen die erwähnten Grundzüge beruhten, wurde auch eine Neuredaktion dieser letzteren erforderlich, von der technischen Kommission im Jahre 1872 bewirkt und in der am 20. Januar 1873 in Frankfurt a/M. abgehaltenen Generalversammlung des Vereins angenommen. Eine weitere, (dritte) infolge abermaliger Revision der „Technischen Vereinbarungen u. s. w." vom Jahre 1876 nothwendig gewordene, von der technischen Kommission ausgeführte Umarbeitung der Grundzüge für die Gestaltung der sekundären Eisenbahnen erschien bereits in demselben Jahre (1876) und wurde vom Vereine in der am 31. Juli und 1. August 1876 in München abgehaltenen Generalversammlung angenommen.

Indessen konnten diese, wenn auch stets mit grösster Sorgfalt doch — der Natur der Sache nach — ohne die Grundlage erheblicher Erfahrungen auf dem Felde der neueren Transportindustrie bearbeiteten „Grundzüge u. s. w." dem inzwischen immer dringender hervorgetretenen Bedürfnisse nach Bahnen untergeordneter Bedeutung nie in vollem Masse entsprechen, was, namentlich im Anfang der achtziger Jahre, in welchen ein sehr lebhafter Begehr nach solchen Bahnen eintrat, um so schwerer empfunden wurde, als die vom Vereine aufgestellten „Grundzüge u. s. w." durch die Praxis beim Bau und Betrieb der Lokal u. s. w. Bahnen thatsächlich überholt worden waren. Unter diesen Umständen wurde auf einen bezüglichen Antrag der technischen Kommission eine abermalige Neubearbeitung der „Grundzüge für die Gestaltung der sekundären Eisenbahnen" vorgenommen.

Nachdem in der am 23./24. Februar 1883 in Frankfurt a/M. abgehaltenen Kommissionssitzung ein Unterausschuss für diesen Zweck ernannt, demselben auch die nöthigen Anweisungen gegeben waren, zeigte sich alsbald, dass die Neubearbeitung sollte sie ihren Zweck erfüllen, eine weitergreifendere sein müsse als die früheren Revisionen. In mehreren Sitzungen (zu Amsterdam am 11./12. Juni 1883, zu Nürnberg am 13./14. März 1884, zu Dresden am 13./14. März 1885) beschäftigte sich dann die Kommission auf Grund der Anträge des Unterausschusses eingehend mit der Sache, und infolge dieser Verhandlungen erliess die geschäftsführende Direktion auf Ansuchen der technischen Kommission unter dem 3. April 1884 eine Aufforderung an sämmtliche Verwaltungen des Vereins sowie an mehrere ausserhalb desselben stehende, mit dem Sekundärbahnwesen besonders vertraute Personen um Meinungsäusserung über die vorliegende wichtige Materie.

Nach Massgabe der eingegangenen Mittheilungen und der in den Kommissionsberathungen gefassten Beschlüsse wurden dann die bezeichneten „Grundzüge" entworfen, welche der Versammlung zur Beschlussfassung unterbreitet waren. Zu denselben lag eine grosse Zahl von Aenderungsvorschlägen vor, auf welche näher einzugehen wir uns versagen müssen, da dieselben ohne Mittheilung des Wortlautes der betreffenden Entwürfe nicht verständlich sein würden. Wir bemerken nur noch, dass nach denselben bezeichnet werden:

a) als „Nebenbahnen" diejenigen normalspurigen (= 1,435 m) Eisenbahnen, welche zwar in ihrem Oberbau mit den Hauptbahnen im wesentlichen übereinstimmen, auf welche daher sowohl Lokomotiven als Wagen der Hauptbahnen übergehen, bei denen aber die Fahrgeschwindigkeit von 40 km in der Stunde an keinem Punkte der Bahn überschritten werden darf, und für welche, dem auf ihnen zu führenden Betriebe entsprechend, erleichternde Bestimmungen Platz greifen dürfen;

b) als „Lokalbahnen" diejenigen normal- oder schmalspurigen Eisenbahnen, welche dem öffentlichen Verkehre, jedoch vorwiegend dem Lokalverkehre zu dienen haben, mittelst Dampfkraft durch Adhäsionsmaschinen betrieben werden, bei welchen ferner der grösste Raddruck in der Regel nicht mehr als 5 000 kg beträgt und die Fahrgeschwindigkeit von 30 km in der Stunde an keinem Punkte der Bahn überschritten werden darf.

Nach dem Vorschlage der Kommission sollten die „Grundzüge für den Bau- und Betrieb der Nebeneisenbahnen" den „technischen Vereinbarungen des Vereins über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen" als „Anhang" beigefügt werden. Die Versammlung hat indessen beschlossen, dass die ersteren als selbständiges Heft herausgegeben werden sollen, in welchem die aus den technischen Vereinbarungen unverändert übertragenen Bestimmungen mit liegender Schrift hervorzuheben und die Nummern derjenigen Paragraphen der technischen Vereinbarungen, welche in Fortfall kommen, mit dem Zusatze „fällt weg" beizubehalten sind. —

Die durch die Technikerversammlung festgestellten Vorschriften werden nunmehr der am 26. und 27. d. Mts. in Stuttgart tagenden Generalversammlung des Vereins zur Genehmigung unterbreitet werden.

Die Tarifkartelle der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen.

Eine unter diesem Titel erschienene Schrift*) stellt es sich zur Aufgabe Vorschläge, betreffend die Regelung der Instradirungsfrage, sowie der Ermöglichung einer vereinfachten Abrechnung in den Oesterreichisch-Ungarischen Kartellverkehren zu machen.

Die Einleitung umfasst eine kurz gehaltene Darstellung der Verhältnisse, welche seiner Zeit zur Schliessung der aus freier Vereinbarung der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen hervorgegangenen Tarifkartelle geführt haben.

Auf Grund der gemachten praktischen Erfahrungen wird dargelegt, welche Nachtheile eine (in Oesterreich-Ungarn vor nicht allzu langer Zeit noch häufige) freie Konkurrenz nicht nur für die Eisenbahnen selbst, sondern auch für das verfrachtende Publikum, bezw. für die Gemeinwirthschaft mit sich bringt.

Der Verfasser kommt zu dem Schlusse, dass die Aufrechterhaltung der Tarifkartelle in einem ganz oder zum Theile nach privatwirthschaftlichen Grundsätzen betriebenen Eisenbahnwesen eine wirthschaftliche Nothwendigkeit ist, weil durch dieselben die einzige Garantie für die Herstellung einigermassen stabiler Tarifverhältnisse geschaffen wird.

Die bezüglichen Ausführungen dürften um so mehr Beachtung verdienen, als zur Zeit mehrfach der Ruf nach gänzlicher Aufhebung der Tarifkartelle ertönt.

Der folgende Theil der Broschüre ist der eingehenden Behandlung der schwierigen Frage gewidmet, in welcher Weise der sich abwickelnde Verkehr unter die am Kartell betheiligten Konkurrenzrouten vertheilt werden soll.

Die Lösung dieser Frage geschieht zur Zeit ohne bestimmte Basis von Fall zu Fall im Wege der freien Vereinbarung. In Bezug auf den schon wiederholt gemachten Versuch, die in Rücksicht zu ziehenden Faktoren in ein festes Quotensystem zusammenzufassen, gibt der Verfasser seiner Ansicht dahin Ausdruck, dass es kaum möglich sei, ein für alle Verhältnisse passendes System aufzustellen.

Er glaubt aber, dass dies für eine grosse Zahl direkter Verkehre zu erreichen sei, wenn man Verkehre ausnimmt, bei welchen ihrer Natur nach die Macht der Konkurrenz eine besonders grosse Rolle spielt, wie beispielsweise in Kohlenverkehren, und solche, bei welchen mit wenig leistungsfähigen Routen zu rechnen ist.

Für Verkehre, für welche solche ausnahmsweise Verhältnisse nicht zutreffen, schlägt der Verfasser ein Quotensystem vor, welches sowohl die Entfernungen, deren Wirkung auf die Konkurrenzfähigkeit man immer wird anerkennen müssen, als auch die Eigenthumsverhältnisse der einzelnen Bahnen an den betreffenden Konkurrenzstrecken, in Rücksicht zu ziehen sucht.

In letzterer Beziehung wird beispielsweise geltend gemacht, dass es nicht gleichgültig sein kann, ob der in Betracht kommende Verkehr durch die eigene Strecke einer Bahn allein (Lokalverkehr), oder nur unter Mitbenutzung von Theilstrecken anschliessender anderer Bahnen (Anschlussverkehr)

---

*) „Die Tarifkartelle der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen" von Emil Rank, kommissarischen Referenten der Oesterreichischen Nordwestbahn. Wien 1886. Verlag der „Steyrermühl".

bedient werden kann, weil die erstere Route durch ihre in jeder Hinsicht freiere Beweglichkeit auch bei einem Konkurrenzkampfe ein gewisses Uebergewicht behalten muss.

Derartigen Situationen sucht der Verfasser dadurch gerecht zu werden, dass der besser situirten Eisenbahn ein gewisser prozentualer Vorabzug vom Verkehre gesichert wird.

Ausser diesen, für verschiedene Fälle verschieden angesetzten Vorabzügen soll die Theilnahme am Verkehre nach Massgabe der Mehrentfernung stufenweise abnehmen, wobei Mehrentfernungen bis 5 pCt. unberücksichtigt bleiben und solche von 25 pCt. und darüber von der Theilnahme am Verkehre ganz ausschliessen, insoweit es sich nicht um den eigenen Lokalverkehr handelt.

Wir können hier in die Details dieser für den Fachmann gewiss interessanten Ausführungen nicht näher eingehen und müssen uns damit begnügen, den Gedankengang des Verfassers angedeutet zu haben und die hauptsächlichsten Bedenken anzuführen, welche einer allgemeinen Uebertragung dieses Quotensystems in die Praxis entgegenstehen könnten.

In dieser Beziehung käme zuerst der auch vom Verfasser nicht unbeachtet gelassene Umstand in Betracht, dass es Verkehre gibt, welche von einzelnen Eisenbahnen in hervorragendem Grade beherrscht werden.

Es ist zwar nicht zu leugnen, dass in diesem Falle eine gleichmässige Behandlung minder mächtiger Konkurrenzbahnen nicht gerechtfertigt wäre, allein derartige Machtverhältnisse könnten, soweit sie thatsächlich vorhanden sind, durch Zuweisung entsprechender Quoten-Vorabzüge immerhin ausgeglichen werden.

Ein zweiter, hauptsächlich von Technikern erhobener Einwand basirt darauf, dass in dem vorliegenden Systeme den Steigungsverhältnissen, bezw. den durch dieselben bedingten mehr oder minder grossen Betriebsschwierigkeiten, nicht genügend Rechnung getragen sei.

Obwohl nicht zu verkennen ist, dass diesem Einwande eine gewisse Berechtigung innewohnt, könnte doch dagegen geltend gemacht werden, dass bis zu einem gewissen Grade — und dieser geht ziemlich weit — die Steigungsverhältnisse einen wirklich ins Gewicht fallenden Einfluss auf die kommerzielle Leistungsfähigkeit n i c h t ausüben dürften.

Ausserdem wäre zu berücksichtigen, dass bei Verkehrstheilungen gewöhnlich längere Strecken in Betracht kommen, welche wohl auf jeder Route in viele Einzelstrecken mit grösserer oder geringerer Steigung zerfallen, so zwar, dass sich die bezüglichen Verhältnisse im grossen und ganzen ausgleichen.

Zudem will der Verfasser die am Kartell betheiligten Strecken mit gleichmässigen Regiespesen abfinden, so dass die eventuell theurere Transportleistung der betreffenden Eisenbahn allein zur Last fällt.

Aus den angeführten Gründen ist wohl auch bisher auf die Steigungsverhältnisse nur dann Rücksicht genommen worden, wenn dieselben besonders auffallende waren; für solche Fälle aber will auch der Verfasser das von ihm entwickelte Quotensystem nicht ohne weiteres angewendet wissen.

Immerhin kann dem vorliegenden Quotensysteme ein praktischer Werth insofern zuerkannt werden, als ein halbwegs verlässlicher Massstab für die Beurtheilung der Zulänglichkeit von Verkehrsquoten bis jetzt noch nicht bekannt geworden ist.

Im letzten Theile der Broschüre wird die Frage behandelt, wie eine Vereinfachung der Kartellabrechnungen zu erreichen wäre.

Die in dieser Beziehung gemachten Ausführungen dürften namentlich den direkt betheiligten Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen einer eingehenderen Beachtung empfohlen werden können.

Indem die Art und Weise beschrieben wird, wie zur Zeit der Ausgleich der in den Kartellverkehren erzielten Frachteinnahmen unter den betheiligten Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen erfolgt, wird die Annahme eines einheitlichen Vertheilungsplanes empfohlen, wie er für einige Verkehre bereits praktizirt wird.

Dieses Verfahren soll es ermöglichen, die Herstellung der Antheilstabellen, deren Feststellung heute lange Zeit in Anspruch nimmt, ganz besonders zu vereinfachen und dadurch die Abrechnungslegung zu beschleunigen.

Ausserdem — und hierin dürfte der grösste Werth der gemachten Vorschläge zu suchen sein — soll mit einer einzigen Abrechnung ein wirklich endgültiger Ausgleich der Frachteinnahmen bewerkstelligt werden können.

Die Tragweite dieser Anträge wird auch dem in die bezüglichen Verhältnisse nicht Eingeweihten klar, wenn wir bemerken, dass dieser Ausgleich heute zumeist eine d r e i m a l i g e, öfter aber auch eine v i e r- bis s e c h s f a c h e Abrechnung nöthig macht.

Der Verfasser beschränkt sich übrigens nicht darauf, seine Vorschläge niederzulegen und deren Wirkung klar zu machen; er ist vielmehr von dem gewiss richtigen Gesichtspunkte ausgegangen, dass die ziffermässige Begründung solcher Vorschläge Sache des Antragstellers ist und hat es demgemäss nicht unterlassen, die finanzielle Seite der Frage an der Hand von Beispielen eingehend zu beleuchten.

Wir weisen in betreff der praktischen Brauchbarkeit der die Abrechnung betreffenden Vorschläge darauf hin, dass dieselben mittlerweile im Oesterreichischen Elb-Umschlagsverkehr Anwendung gefunden haben.

Aus dem Deutschen Reich.

Vorschriften über die Behandlung der Fundsachen.

Für die Preussischen Staatsbahnen sind seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten unter dem 2. d. Mts. „A l l g e m e i n e V o r s c h r i f t e n ü b e r d i e B e h a n d l u n g d e r i m B e r e i c h d e r S t a a t s - E i s e n b a h n v e r w a l t u n g z u r ü c k g e l a s s e n e n b e z w. a u f g e f u n d e n e n G e g e n s t ä n d e (§ 33 des B e t r i e b s r e g l e m e n t s f ü r d i e E i s e n b a h n e n D e u t s c h l a n d s)“ erlassen, welche am 1. Oktober d. J. in Kraft treten. Wir entnehmen den neuen Vorschriften, welche in dem „Eisenbahn-Verordnungsblatt“ (No. 24 d. J.) veröffentlicht sind, die folgenden Angaben:

An dem Sitze der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Bromberg, Breslau, Berlin, Magdeburg, Altona, Hannover, Erfurt, Frankfurt a/M. und Köln (linksrheinisch) wird je ein F u n d - b ü r e a u — das Kölner Büreau gleichzeitig für den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld — errichtet. Die Fundbüreaus haben die in dem Bereiche der betreffenden Direktionsbezirke zurückgelassenen und an die Bahnverwaltung abgelieferten Gegenstände bis zum Verkauf bezw. bis zur Rückgabe an die Berechtigten aufzubewahren und den letzteren die Wiedererlangung abhanden gekommener Gegenstände möglichst zu erleichtern.

Das Bahnpersonal einschliesslich der Bahnhofsrestaurateure ist verpflichtet, die auf der Bahnstrecke, auf den Stationen im Innern der Wagen und bei der Reparatur derselben in den Werkstätten gefundenen Sachen, welche nicht sogleich den Berechtigten zurückgegeben werden können, bezw. an den Bahnmeister, Stationsvorsteher, Zugführer und Werkstättenvorsteher abzuliefern. Die Bahnmeister, Zugführer und Werkstättenvorsteher haben ohne Verzug die Weitergabe der gefundenen Gegenstände an die in Frage kommende nächstgelegene Station zu veranlassen. Der betreffende Stationsvorsteher hat über die ihm abgelieferten Sachen ein F u n d j o u r n a l nach vorgeschriebenem Schema zu führen und über jeden Fund zwei gleichlautende M e l d e k a r t e n auszufertigen, von welchen die eine an dem Gegenstande zu befestigen, die andere an das zuständige Fundbüreau einzusenden ist. Es ist statthaft, die eingelieferten Gegenstände zur Ermittelung des Berechtigten zu untersuchen; jedoch darf die Oeffnung von Schlössern mit Gewalt oder mit Nachschlüsseln nur durch das Fundbüreau erfolgen. Letzterem sind die Gegenstände zu übersenden, wenn die Ermittelung des Berechtigten nicht gelungen ist, und zwar ohne Verzug, falls die Sachen in den Zügen gefunden, und nach Ablauf von acht Tagen, falls dieselben sonst im Bereiche der Eisenbahnverwaltung gefunden worden sind.

Lebensmittel ohne besonderen Werth sind an den Abliefernden zurückzugeben. Leicht verderbliche Gegenstände, auch herrenlose Thiere, sind bestmöglich zu verkaufen, und von dem Geschehenen ist dem Fundbüreau Anzeige zu erstatten. Der durch den Verkauf erzielte Betrag ist durch eine am Sitze des Fundbüreaus befindliche und durch die zuständige Königliche Eisenbahndirektion besonders bezeichnete Kasse unter den Asservaten zu vereinnahmen. Letztere hat auch etwa gefundene baare Gelder oder geldwerthe (Gold- und Silber-) Sachen in Verwahrung zu nehmen.

Für Verlustanzeigen liegen auf den Stationen Muster aus, welche unentgeltlich verabreicht und auf Verlangen von den Beamten ausgefüllt werden. Solche Anzeigen sind falls der betreffende Gegenstand sich nicht auf der Station selbst befindet, ohne Verzug an das Fundbüreau abzusenden. Auf Verlangen können behufs Ermittelung abhanden gekommener Gegenstände auch Depeschen mit dem Bahntelegraphen abgelassen werden, für welche, wenn dieselben von dem Reisenden selbst aufgesetzt werden, die tarifmässige Telegraphengebühr zu entrichten ist. Wird die Fassung der Depesche der Station überlassen, so ist für die Beförderung innerhalb des Staatsgebiets eine feste Gebühr von 50 ₰ zu erheben.

Gefundene Gegenstände werden nach Orten, welche nicht an Staatsbahnstationen liegen oder zweckmässig nur unter Benutzung von ausserhalb des Staatsbahnnetzes gelegenen Strecken zu erreichen sind, nach Wahl des Berechtigten oder nach den Umständen mit der Post oder als Fracht- oder Eilgut nachgesendet. Für die Beförderung werden alsdann die entstehenden Kosten erhoben. Innerhalb des Bereichs der Preussischen Staatsbahnen erfolgt die Uebersendung gegen Erlegung einer festen Gebühr von 50 ₰.

Die Fundbüreaus sind befugt, mit den übrigen Fundbüreaus, mit allen Stationen und mit dem Publikum selbstständig in Schriftwechsel zu treten.

Zur weiteren Erleichterung der Ermittelung von Eigenthümern gefundener Gegenstände ist bei dem Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatsbahnen in Berlin eine Centralfundstelle eingerichtet, welcher von den Fundbüreaus bis zum 5. jeden Monats diejenigen nicht abgeforderten Fundstücke und diejenigen unerledigten Verlustanzeigen, welche im Lauf des zweitvorhergegangenen Monats bei dem Fundbüreau eingegangen sind, gemeldet werden sollen, falls nicht zweifellos feststeht, dass der Bezirk eines anderen Fundbüreaus nicht in Frage kommt.

Nach Schluss eines Vierteljahres haben die Fundbüreaus ihrer vorgesetzten Direktion einen Auszug über diejenigen nicht abgeforderten Gegenstände vorzulegen, welche ein Vierteljahr und länger aufbewahrt sind. Die Direktion wird alsdann die Eigenthümer bezw. die Berechtigten durch öffentliche Bekanntmachung zur Geltendmachung ihrer Rechte auffordern und, falls dieselbe ergebnisslos bleiben sollte, den öffentlichen meistbietenden Verkauf der betreffenden Gegenstände zu Gunsten der Eisenbahnverwaltung anordnen.

Die Reisenden sollen durch Anschlag in den Personenwagen ersucht werden, gefundene Sachen an den dienstthuenden Zugführer oder Schaffner abzugeben.

Der Verkehr Berlins.

Einem in dem Aprilhefte der Preussischen Jahrbücher „Berlin und sein Verkehr" enthaltenen Aufsatze entnimmt die „Deutsche Bauzeitung" folgende interessante Angaben:

Der Berliner Schiffsverkehr des Jahres 1884 förderte an Nutzlast:

Zufuhr	2 879 800 t
Abfuhr	212 000 „
Im ganzen	3 091 800 t.

Der gesammte Schiffsverkehr, welcher den Durchgangsverkehr einschliesst, förderte rund 3 700 000 t.

Der Schiffsverkehr auf dem Rhein, welcher das Hauptzollamt Emmerich an der Preussisch-Holländischen Grenze berührte, betrug nach den Aufzeichnungen dieses Zollamts im Jahre 1883 rund $4^1/_2$ Millionen Tonnen. Deutschlands grösster Seehafen Hamburg hat im Jahre 1883 auf dem Flusswege erhalten 1 100 000 t und annähernd ebensoviel versandt. Der Flussverkehr Hamburgs ist der Quantität nach mit rund $2^1/_4$ Millionen Tonnen etwa $^2/_3$ so gross, wie derjenige Berlins. Im Seeverkehr hat Hamburg einen Umschlag von etwa 4 Millionen Tonnen, also wenig mehr als Berlin im gesammten Wasserverkehr.

Bei den Zufuhren des Berliner Schiffsverkehrs spielen Baumaterial und Brennmaterial die Hauptrolle. Diese Zufuhren betrugen im Jahre 1883:

Steine und Cement	1 436 000 t	= 46,4 pCt.
Bau- und Nutzholz	198 000 „	= 6,4 „
Erde, Kies, Lehm, Sand	432 000 „	= 14,0 „
Sa. Baumaterial	2 066 000 t	= 66,8 pCt.
Brennholz	170 000 t	= 5,5 pCt.
Torf	17 000 „	= 0,6 „
Braunkohlen	27 000 „	= 0,9 „
Steinkohlen und Koaks	120 000 „	= 3,9 „
Sa. Brennmaterial	334 000 t	= 10,9 pCt.

des gesammten Zugangs zu Schiff.

Da der gesammte Güterverkehr Berlins zu Schiff und Eisenbahn sich auf rund 6 Millionen Tonnen an Zufuhr und 840 000 t Abfuhr stellt, so bildete der Schiffsverkehr allein etwa 54 pCt. desselben.

Der Berliner Personenverkehr auf Eisenbahnen von und nach auswärts (Vorort- und Fernverkehr) betrug im Jahre 1884 auf der Stadt- und Ringbahn gegen $4^1/_2$ Millionen Personen auf den übrigen Bahnhöfen 8 700 000 Personen, im ganzen rund 13 Millionen Personen.

Der Berliner Fernverkehr ergibt sonach jährlich 10 Reisende pro Kopf der Bevölkerung, während in ganz Deutschland im Durchschnitt 5 Reisende pro Kopf der Bevölkerung jährlich befördert werden. In Grossbritannien dagegen kommen 19 Eisenbahnreisende, in Belgien etwa 9,3 auf den Kopf der Bevölkerung.

In Paris sind im erwähnten Jahre 56 Millionen Reisende auf dem Eisenbahnwege angekommen und abgefahren (ausschliesslich der Beförderung mit der Ringbahn), was bei einer Einwohnerzahl von 2 300 000 etwa 24 Eisenbahnreisende pro Kopf der Bevölkerung gibt, während in ganz Frankreich nur 5,7 Reisende auf den Einwohner entfallen.

Auch der innere Berliner Verkehr steht nicht nur absolut, sondern auch relativ dem Pariser Verkehr nach.

Es sind 1884 befördert in

Paris:		Berlin:	
Ringbahn	15 616 000 Pers.	Stadt- u. Ringb. (ausschl. Fern- u. Vorortverkehr)	2 250 000 Pers.
Pferdebahnen u. Omnibus	255 860 000 „	Pferdebahnen	83 000 000 „
		Omnibus	15 000 000 „
Dampfschiffe	18 428 000 „	Dampfschiffe	250 000 „
Im ganzen	289 900 000 Pers.	Im ganzen	110 500 000 Pers.
auf den Kopf der Bevölkerung	126 Pers.	auf den Kopf der Bevölkerung	85 Pers.

Wenn man beachtet, in welch' bedeutendem Verhältnisse der Verkehr Berlins infolge der Entwickelung des Pferdebahnnetzes während der letzten Jahre zugenommen hat, darf man folgern, dass der Unterschied rasch beträchtlich abnehmen wird, zumal der jährliche Bevölkerungszuwachs in Berlin gegenwärtig etwa zwischen 2 und 3 Mal so gross als der von Paris ist.

Frachten für Ausstellungsgegenstände.

Der Preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat an die Königlichen Eisenbahndirektionen folgenden Erlass gerichtet: „Mit Rücksicht auf die Vorschrift im § 50 Ziff. 3 Abth. 3 des Betriebsreglements ist es nicht mehr zulässig, in die Bestimmungen über Frachtbegünstigungen für Ausstellungsgegenstände die Forderung, dass für die Rücksendung derselbe Weg zu benutzen ist, auf welchem die Hinbeförderung stattgefunden hat, als eine vom Aussteller zu erfüllende Bedingung aufzunehmen. Diese Forderung wird daher fürderhin nicht mehr gestellt werden, und es kann, soweit die Beförderung von Ausstellungsgegenständen ausschliesslich innerhalb des Gebietes der Preussischen Staats- und vom Staate verwalteten Privatbahnen und der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen erfolgt, den am Ausstellungsorte befindlichen Güterexpeditionen überlassen bleiben, auf welchem Wege die Rückbeförderung am zweckmässigsten bewirkt wird. Sind bei der Einsendung neben den gedachten andere Deutsche Eisenbahnen betheiligt, so ist für die Rückbeförderung derselbe Weg zu wählen, auf welchem die Hinsendung stattgefunden hat."

Schlafwagen.

Gemäss Anordnung des Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten sind zur Erleichterung des Reiseverkehrs auf denjenigen Stationen, auf welchen bestimmungsgemäss Anmeldungen für die Benutzung von Schlafwagenplätzen entgegengenommen werden, Einrichtungen zu treffen, welche es ermöglichen, dass diese Anmeldungen daselbst während der gewöhnlichen Dienststunden auch dann erfolgen können, wenn die betreffenden Billetschalter geschlossen sind.

Beförderte Züge und Verspätungen derselben.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat Juni d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) beförderten Züge und deren Verspätungen wurden auf 38 grösseren Bahnen bezw. Bahnkomplexen mit einer Gesammtbetriebslänge von 31 918,88 km befördert: an fahrplanmässigen Zügen 14 745 Kurier- und Schnellzüge, 134 062 Personenzüge, 60 194 gemischte Züge und 106 454 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen 4 958 Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 19 331 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im ganzen wurden 718 095 131 Achskm bewegt, von denen 242 247 234 Achskilometer auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 209 001 fahrplanmässigen Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im ganzen 2 892 oder 1,38 pCt. (gegen 0,58 pCt. in demselben Monat des Vorjahres und 0,37 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 1 187 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 705 Verspätungen (= 0,82 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,25 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 198 273 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 829, oder 0,42 pCt., mithin 0,40 pCt. weniger. Infolge der Verspätungen wurden 1 003 Anschlüsse versäumt (gegen 442 in demselben Monat des Vorjahres und 267 im Vormonat). Wird eine Gruppirung der Eisenbahnen nach den auf je eine Anschlussversäumniss entfallenden Zugverspätungen vorgenommen, so kommen in erster Reihe die Main-Neckar-Eisenbahn (33 Anschlussversäumnisse auf 51 Verspätungen) mit 1,55, die Bahnstrecken im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (rechtsrheinische) (145 Anschlussversäumnisse auf 243 Verspätungen) mit 1,68, die Oberhessischen Eisenbahnen (4 Anschlussversäumnisse auf 7 Verspätungen) mit 17,5, die Bahnstrecken im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover (115 Anschlussversäumnisse auf 208 Verspätungen) mit 1,81; während die Bahnstrecken im Bezirk der

Königlichen Eisenbahndirektion Altona (15 Anschlussversäumnisse auf 200 Verspätungen) mit 13,33, die Unterelbesche Eisenbahn (1 Anschlussversäumniss auf 16 Verspätungen) mit 16,00, die Württembergischen Staatseisenbahnen (2 Anschlussversäumnisse auf 100 Verspätungen) mit 50,00 die letzten Stellen einnehmen und auf 4 Eisenbahnen 14 Verspätungen ohne Anschlussversäumnisse, und auf 6 Eisenbahnen weder Verspätungen noch Anschlussversäumnisse vorgekommen sind.

Beschwerden des Publikums bei dem Reichs-Eisenbahnamt.

Wider Deutsche Eisenbahnverwaltungen sind beim Reichs-Eisenbahnamt in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Juni d. J. im ganzen 70 Beschwerden aus dem Publikum eingelaufen. Von diesen beziehen sich 17 auf den Personenverkehr, 41 auf den Güterverkehr und 12 auf andere Gegenstände. Das Reichs-Eisenbahnamt hat von diesen Beschwerden für begründet erachtet 10, als unbegründet zurückgewiesen 7, wegen mangelnder Zuständigkeit der Reichsgewalt nicht zur Kognition gezogen 12. Die übrigen 41 wurden zum grössten Theil mit Rücksicht auf die darin behandelten Gegenstände zur direkten Erledigung an die zuständigen Eisenbahnverwaltungen abgegeben. Betroffen von Beschwerden sind überhaupt 28 Eisenbahnverwaltungen.

Internationaler Transport-Versicherungsverband.

Die diesjährige Generalversammlung findet am 13., 14. und 15. September d. J. in Konstanz statt. Die sehr reichhaltige Tagesordnung enthält folgende Punkte: 1. Jahresbericht des Ausschusses und Rechnungslegung. Bericht der Rechnungs-Revisionskommission. 2. Auf welche Ursachen sind die guten Geschäftsresultate der Transport-Versicherungsgesellschaften in den letzten Jahren zurückzuführen? Rechtfertigen sie den ausserordentlichen Rückgang der Prämien und wenn nicht, was kann seitens der Versicherungsgesellschaften geschehen, um einem weiteren Niedergange der Prämien Einhalt zu thun? 3. Prämientarifbuch des Verbandes, Prämienkoalitionen für bestimmte Plätze und Geschäfte: a) in der Seetransportbranche, b) in der Flusstransportbranche. 4. Besprechung von ungünstigen Versicherungsbedingungen und sonstigen Uebelständen in der Transportversicherung: A. Seeversicherung: a) Partikularschäden bei Getreide auf Abladung von Poti. b) Zustand der Barre vor Rio Grande do Sul; Beschwerde des Deutschen Konsulats. c) Mittheilungen über Zustände in Azua, Barahona, Petit Trou. d) Flöss-Risika bei Eisenbahnschwellen in Memel. e) Ausstellung von Schiffscertifikaten durch Experten nicht anerkannter Register. f) Verzollung seebeschädigter Güter. g) Partikular-Havarien auf Tuche nach China und Japan. h) Vorläufige Anmeldung hoher Versicherungssummen auf Generalpolizen, welche später und oft sogar nach Ablauf des Risikos erheblich vermindert werden. B. Flussversicherung: Casco-Versicherungen auf dem Rheine. C. Landversicherung. 5. Berathung eines Regulativs für fakultative Rückversicherungen. 6. Besprechung über die in Frankreich bestehende civilgesetzliche Vorschrift, wonach Ausländer wegen der im Auslande gegen einen Franzosen eingegangenen Verbindlichkeiten vor die Französischen Gerichte gezogen werden können. 7. Beantwortung der folgenden auf dem internationalen Handelsgesetzgebungs-Kongress in Antwerpen unerledigt gebliebenen Frage: Faut-il en cas d'avarie, exiger, à peine de déchéance, qu'un protêt soit fait dans un délai déterminé et qu'une action en justice soit intentée dans un second délai? Quelle législation faut-il appliquer aux fins de nonrecevoir et aux prescriptions? 8. Die Organisation der Schiffsregister-Gesellschaft Veritas Italiano. 9. Ueber den Einfluss des zu Bern berathenen internationalen Eisenbahn-Frachtrechts auf den Versicherungsvertrag. 10. Vorlage des endgültig redigirten binnenländischen Seepolizeformulars. 11. Empfehlung von tüchtigen, erprobten Havariekommissaren. 12. Statutarische Neuwahlen. 13. Wahl des Versammlungsortes für die 14. ordentliche Generalversammlung.

Telegraphische Vorausbestellung von Droschken.

Bei den Preussischen Staatsbahnen besteht bekanntlich die Einrichtung, dass durch die Vermittelung bestimmter Stationen für gewisse grössere Städte auf telegraphischem Wege eine Vorausbestellung von Droschken seitens der Reisenden erfolgen kann. Die für solche Vorausbestellung in Berlin auf den betreffenden Stationen zu entrichtende Gebühr ist seit dem 15. d. Mts. von 0,50 *M.* auf 0,25 *M.* herabgesetzt worden.

Zusammensetzung der technischen Prüfungsämter in Preussen für das Jahr 1886/87.

Das Königliche technische Ober-Prüfungsamt, sowie die Königlichen technischen Prüfungsämter in Berlin, Hannover und Aachen sind für das Jahr vom 1. August 1886 bis dahin 1887 wie folgt zusammengesetzt:

a) technisches Ober-Prüfungsamt in Berlin.

Ober-Bau- und Ministerialdirektor Schneider, Vorsitzender, Ober-Baudirektor Schönfelder, Stellvertreter, Ober-Baudirektor Herrmann, Geheime Ober-Bauräthe Grund, Siegert, Gercke, Schwedler, Baensch, Franz, Wiebe, Oberbeck, Hagen, Grüttefien, Geheimer Ober-Baurath und Professor Adler, Geheime Ober-Bauräthe Küll, Schroeder, Assmann, Kozlowski, Geheimer Ober-Regierungsrath Spieker, Geheimer Regierungsrath und Hofarchitekt Persius, Geheime Bauräthe Stambke, Endell, Nath, Jungnickel, Geheimer Regierungsrath Professor Reuleaux, Geheimer Bergrath Gebauer, Regierungs- und Bauräthe Keller, Emmerich, Weber, v. Tiedemann, Professoren Fink und Hörmann, Baurath und Professor Kühn, Eisenbahndirektor Wichert.

b) technisches Prüfungsamt in Berlin.

Geheimer Ober-Baurath Oberbeck, Vorsitzender, Geheimer Ober-Baurath a. D. Flaminius, 1. Stellvertreter, Geheimer Baurath Stambke, 2. Stellvertreter, Geheime Bergräthe Dr. Wedding und Gebauer, Geheimer Baurath Jungnickel, Regierungs- und Bauräthe v. Tiedemann und Housselle, Geheimer Regierungsrath und Professor Dr. Hauck, Professoren Consentius und Dr. Dörgens, Vermessungsdirigent Lieutenant a. D. Erfurth, Professoren Hörmann und Dr. Kerl, Baurath und Professor Kühn, Professoren Wolff, Meyer, Dr. Winkler, Brandt, Dr. du Bois-Reymond, Wasser-Bauinspektor Werner, Dr. Weyl, Land-Bauinspektor Boettger, Regierungs-Baumeister Peiffhoven.

c) technisches Prüfungsamt in Hannover.

Regierungspräsident v. Cranach, Vorsitzender, Ober-Baurath und Geheimer Regierungsrath Durlach, 1. Stellvertreter, Regierungs- und Baurath Buhse, 2. Stellvertreter, Geheimer Regierungsrath Früh, 3. Stellvertreter, Regierungs- und Baurath Sasse, Geheime Regierungsräthe, Professoren Dr. Rühlmann und Hase, Professoren Keck, Ulrich, Riehn, Baurath und Professor Köhler, Professoren Dr. Kiepert, Dr. Jordan, Dr. Rodenberg, Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Schwering, Regierungs-Baumeister Mathies.

d) technisches Prüfungsamt in Aachen.

Regierungspräsident v. Hoffmann, Vorsitzender, Regierungs- und Baurath Kruse, Stellvertreter, Baurath Dieckhoff, Geheimer Regierungsrath Professor Dr. Ritter, Baurath und Professor Dr. Heinzerling, Professoren Ewerbeck, v. Gizycki, Herrmann, Riedler, Dr. von Mangoldt, Dr. Stahl, Dr. Wüllner, Docent Dr. Holzapfel.

Preussen: Personalnachrichten.

Der Baurath Fusshöller, ständiger Hilfsarbeiter bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Direktionsbezirk Köln [rechtsrheinisch]) in Essen, ist gestorben, desgl. der Eisenbahn-Betriebsdirektor, Regierungs- und Baurath Franz Grillo (Berlin).

Königliche Eisenbahndirektion Köln (rechtsrheinische): Station Deutz.

Vom 1. Oktober an wird die Station Deutz der Köln-Mindener Bahn für den Personenverkehr geschlossen und dieser nach der Station Deutz der Bergisch-Märkischen Eisenbahn übergeleitet. Die für den Verkehr der erstgenannten Station bestehenden Tarifsätze werden unverändert auf die letztere übertragen. Nur in den Beförderungspreisen für einzelne Verkehrsbeziehungen treten geringe Erhöhungen ein. Von dem obenbezeichneten Tage an findet die Abfertigung des Viehes und Eilguts nicht mehr auf der Bergisch-Märkischen Station Deutz, sondern ausschliesslich auf der Köln-Mindener Station Deutz statt.

Rhein- und Main-Umschlagsstationen.

Vom 1. Oktober d. J. ab werden die Stationen Frankfurt a. M. (Sachsenhausen Staatsbahnhof, Taunusbahnhof, Ostbahnhof und Frankfurt a. M. H. L.-B.), Mainz und Kastel Hafen in den Wasserumschlagstarif vom 1. August 1885 für den Verkehr zwischen Stationen der Oesterreichischen Staatsbahn, Böhmischen Westbahn u. s. w. einerseits, Gustavsburg, Ludwigshafen und Mannheim transit andererseits aufgenommen. Gleichzeitig tritt bei den heute bestehenden Frachtsätzen dieses Tarifs eine Aenderung insofern ein, als diejenigen für Mannheim und Ludwigshafen unter Aufhebung der bisherigen Gleichstellung mit Gustavsburg, aber unter Wahrung der Gleichheit unter sich, eine Regulirung im Verhältniss ihrer kilometrischen Entfernungen zu Gustavsburg erleiden, wodurch Frachterhöhungen eintreten. Die neuen Frachtsätze für Frankfurt a. M., Mainz und Kastel Hafen sind ebenfalls nach ihrem Entfernungsverhältniss unter sich und gegenüber Gustavsburg gebildet.

Warstein-Lippstadter Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsberichte für 1885/86 hat eine Erweiterung des Unternehmens im Betriebsjahre 1885/86 nicht stattgefunden. Von den für 1884/85 konzessionirten Bahnanschlüssen ist der Anschluss an den Puddelhammer in 28,6 km der Bahn zur Ausführung gelangt. Die Einnahmen betragen einschliesslich eines Vortrags von 1 152 *M.* aus dem Vorjahre 207 601 *M.*, die Ausgaben 99 479 *M.*; es verbleibt somit ein Ueberschuss von 108 122 *M.* Davon fliessen: a) in den Reserve-

fonds A. 1 500 ℳ, b) in den Reservefonds B. 2 786 ℳ, c) in den Erneuerungsfonds 17 557 ℳ. Mithin verbleibt ein reiner Ueberschuss von 86 277 ℳ, von welchem eine Dividende von 4 pCt. auf die Stamm-Prioritätsaktien und von 3 pCt. auf die Stammaktien, als Betriebsgewinn der Firma Soenderop & Co. 23 606 ℳ zur Auszahlung gelangen. 1 256 ℳ kommen als Vortrag auf neue Rechnung.

Uebersichtskarte der überseeischen Post-Dampfschiffslinien im Welt-Postverkehr.

Im Reichs-Postamt ist die Uebersichtskarte der überseeischen Post-Dampfschiffslinien im Welt-Postverkehr, unter Berücksichtigung der neuen Deutschen Post-Dampferlinien nach Asien und Australien, in einer neuen Auflage bearbeitet worden, welche ein Bild des gegenwärtigen Umfanges des Welt-Postvereins und der Postverbindungen nach den aussereuropäischen Deutschen Konsulatsorten liefert.

Der Karte ist ein Verzeichniss der in Betracht kommenden Post-Dampfschiffslinien unter Angabe der den Betrieb wahrnehmenden Schifffahrtsgesellschaften, der Anlegehäfen, der Entfernungen in Seemeilen von Hafen zu Hafen und der planmässigen Ueberfahrtsdauer beigegeben. Die Dampferlinien sind je nach der Nationalität der Schiffe mit verschiedenartigen Zeichen angegeben, und zwar diejenigen der Deutschen Reichs-Postdampfer roth, die der fremden Schiffe schwarz.

Die Karte kann durch Vermittelung der Postanstalten des Reichs-Postgebiets von dem Kursbüreau des Reichs-Postamts, sowie im Wege des Buchhandels von der Verlagsbuchhandlung von Julius Springer in Berlin N., Monbijouplatz No. 3, zum Preise von 1 ℳ für das Exemplar bezogen werden.

Die Norwegische Haupteisenbahn.*)

Die Norwegische Hauptbahn (norsk Hoved-jernbane) rechtfertigt ihren Namen nicht durch ihre Länge — welche nur 67,77 km gegenüber 1 494 km Staatsbahnen beträgt, sondern einerseits durch ihr Alter (sie ist die erste und war lange Zeit die einzige Norwegische Bahn), besonders aber durch ihre Lage, da sie gewissermassen das Herz der Norwegischen Verkehrsadern bildet, und infolge dessen durch die Dichtigkeit ihres Verkehrs.

Der Ausgangspunkt der Bahn ist Kristiania, von welchem die Westbahnen über Drammen nach Skien, Kongsberg und Randsfjord führen, dem von der See her die Waaren durch den Christiansfjord zuschwimmen, und das nach Südosten durch die Smaalensbahnen über Fredrikshall mit Gothenburg in Schweden auch zu Lande verbunden ist. Von Kristiania führt die Hauptbahn in östlicher Richtung bis Lilleströmmen, von welchem Orte aus die Kongsvingerbahn die Verbindung mit der in direkter Richtung nach Stockholm führenden Schwedischen Staatsbahn herstellt; in Lilleströmmen wendet sich die Bahn nach Norden und behält diese Richtung bis zu ihrem Endpunkte Eidsvold. Ausserdem hat die Hauptbahn auch Dampfschiffsbetrieb und zwar auf dem Mjösensee — welcher von dem später in den Glommen mündenden Longen durchflossen wird — zwischen Eidsvold und Lillehammer, ferner auf dem vom Glommen durchflossenen Oiersee zwischen Lilleström und Sandstangen.

Dieser vortheilhaften Lage verdankt die Bahn ihre günstigen Betriebsergebnisse. Wenn auch der Personenverkehr auf der Kristiania-Drammen-Eisenbahn dichter ist als auf der Hauptbahn, so bleiben doch alle übrigen Bahnen Norwegens weit hinter ihr zurück; die Dichtigkeit des Güterverkehrs der Hauptbahn wird von keiner andern Norwegischen Bahn auch nur annähernd erreicht, die letzteren haben vielmehr — abgesehen von der Kongsvingerbahn — noch nicht die Hälfte des Güterverkehrs der Hauptbahn. Diese selbst nur in Betracht gezogen, findet man einen auffallenden Gegensatz zwischen der Dichtigkeit des Verkehrs auf den Strecken Kristiania-Lilleströmmen und Lilleströmmen-Eidsvold; auf der ersteren ist der Verkehr fast noch einmal so stark als auf der letzteren.

Im ersten Jahrzehnt ihres Bestehens (1854—1864) besass die Bahn an Betriebsmitteln 12 Lokomotiven, 34 Personen-, 6 Post- und 322 Güterwagen mit einer Tragfähigkeit von 1 829 073 kg; seitdem sind 5 Lokomotiven, 4 Personenwagen und 151 Güterwagen hinzugekommen, die Tragfähigkeit der letzteren hat sich sogar auf 3 708 200 kg erhöht, d. h. mehr als verdoppelt.

Diese Vermehrung der Betriebsmittel erklärt sich durch den immer reger gewordenen Verkehr. In den ersten zehn Jahren legten die Lokomotiven jährlich 205 208 km zurück; mit dieser Ausnutzung derselben wurde ein Verkehr von 159 136 Reisenden, welche 5 398 400 km durchfuhren, und von 164 001 445 kg Gütern, die insgesammt einen Weg von 5 669 874 878 km zurücklegten, bewältigt. Im Jahre 1884/85 mussten die Lokomotiven 351 193 km durchlaufen, um 301 550 Reisende 9 562 701 km und 359 000 000 kg Güter 12 605 187 000 km zu befördern; es schliesst dies eine vermehrte Ausnutzung der Lokomotiven und Personenwagen in sich.

*) Vergl. Driftsberetning for norsk Hoved-jernbane i driftsaaret 1ste Juli 1884 til 30te Juni 1885.

Dieser Verdoppelung des Verkehrs entspricht nicht ganz die Einnahme; dieselbe ist von jährlich 746 484 Kronen*) im ersten Jahrzehnt auf 1 291 461 Kronen im vergangenen Jahr gewachsen. Von ersterer Summe kommen auf den Personenverkehr 23 pCt., auf die Beförderung des Gepäcks, der Post, von Fahrzeugen, Pferden, Hunden und Vieh 3 pCt., auf den Güterverkehr 71 pCt. und auf sonstige Einnahmen 3 pCt.; zu letzterer Summe trug die Personenbeförderung ebenfalls 3 pCt. bei, die Gepäckbeförderung 1 pCt., diejenige der Post, der Fahrzeuge, Pferde, Hunde und Vieh 3 pCt., der Güterverkehr 67 pCt. und andere Einnahmequellen 6 pCt.

Auch die Ausgaben wurden von Jahr zu Jahr höher, indessen nicht in dem Masse wie die Einnahmen. In den ersten Jahren ergab sich eine durchschnittliche jährliche Ausgabe von 449 428 Kronen, von welcher auf die Bahnbewachung und Unterhaltung 22 pCt., auf die Zugförderung und Unterhaltung der Lokomotiven 29 pCt., auf die Wagenunterhaltung 8 pCt., auf die Stations- und Telegraphenunterhaltung ebenfalls 8 pCt., auf Gehälter des Stations- und Zugpersonals, sowie Licht- und Feuerungskosten der Stationen 19 pCt. und auf allgemeine Verwaltungskosten 14 pCt. kamen. Im Jahre 1884/85 betrug die Ausgabe 711 105 Kronen; hiervon machen die Kosten für Bahnbewachung und Unterhaltung 17 pCt., für Zugförderung und Unterhaltung der Lokomotiven 20 pCt., für Unterhaltung der Wagen 14 pCt., für Stations- und Telegraphenunterhaltung 12 pCt., die Bezüge des Stations- und Zugpersonals, sowie die Heiz- und Beleuchtungskosten der Stationen 26 pCt. und die allgemeinen Verwaltungskosten 11 pCt. aus.

Das Reinerträgniss ist fortwährend bedeutender geworden; in den ersten zehn Jahren betrug dasselbe jährlich durchschnittlich 297 056 Kronen, im folgenden Jahrzehnt 488 434, in den letzten zehn Jahren 551 972 und im Jahre 1884/85 580 356 Kronen.

Amerikanische Korrespondenz.

Ein Vanderbilt-Haus für Bahnbeamte.

Mr. Cornelius Vanderbilt hat nach der „Railr. Gaz." an die Direktoren der Newyork Central- und Hudson River-Eisenbahngesellschaft ein Schreiben gerichtet, in welchem er sich erbietet, auf einer der Gesellschaft gehörigen, für unmittelbare Bahnzwecke nicht geeigneten Grundfläche in Newyork, Ecke der Madison Avenue und der 45. Strasse, wenn die Gesellschaft dieselbe dazu hergibt, auf seine Kosten ein Gebäude von 80 ' Länge und 40 ' Tiefe errichten zu lassen zum Besten des Personals der Bahn, welches sich vorübergehend auf der Centralstation aufhält. Das Gebäude soll, bei solider Ausführung, im Erdgeschoss Baderäume, Turnhalle, Kegelbahnen, in dem ersten Geschoss Lesezimmer, Bibliothek, Spiel- und Amtszimmer, im zweiten Geschoss eine grosse Versammlungshalle, Unterrichtsräume, im höheren Geschoss Schlafräume, Wohnung für den Pförtner und dessen Familie enthalten. Die Kosten der inneren Einrichtung zu den beabsichtigten Zwecken will Vanderbilt ebenfalls übernehmen. Er sagt dabei: „Schon seit längeren Jahren ist es Politik der Gesellschaft gewesen, an verschiedenen Punkten ihrer Linien Bestrebungen für die Wohlfahrt und Behaglichkeit ihrer Leute zu unterstützen. Diese Bestrebungen sind auch schon erfolgreich gewesen und haben gute Gesinnung, bessere Dienstleistungen und allgemeine Erkenntniss der gemeinsamen Interessen der Gesellschaft befördert bezw. befestigt. An diesem Centralpunkte, wo so viele Beamte zusammentreffen und wo jede Handlung besonders hervortretend ist und einen weitreichenden Einfluss ausübt, möchte ich etwas thun, was in einer hervorragenden Weise Kenntniss gibt von der persönlichen und dauernden Sorge der Verwaltung in allen Angelegenheiten, welche das Interesse und die Wohlfahrt der bei der Bahn Beschäftigten betreffen."

Die Direktoren haben in ihrer Sitzung vom 30. Juni dieses Anerbieten angenommen. Die Pläne zur Ausführung sollen bereit sein, so dass mit der Ausführung alsbald vorgegangen werden wird.

Viehwagen.

Der der „Furness-Linie" angehörige Dampfer „Durham City", welcher Anfangs Juli vom Newyorker Hafen abging, führte eine volle Ladung Rindvieh für den Englischen Markt mit. Ein besonderes Interesse gewährt diese Fahrt dadurch, dass gleichzeitig zwei Wagen der Burton Viehwagen-Gesellschaft mitgesandt wurden, als erster Schritt zu der erstrebten

*) 1 Krone ist gleich 1,125 ℳ.

allgemeinen Einführung dieser Wagen in England und Europa überhaupt behufs Erzielung einer humanen Art der Viehbeförderung. Die Burton-Gesellschaft wird hierbei wirksam unterstützt von der Holländischen Firma Prius & Zwangenberg, welche die gesammte Ausfuhr Holländischen Viehs u. s. w. beherrscht.

Mr. Prius, Chef dieses Hauses, kam einige Zeit vorher nach Boston, um mit der Burton-Gesellschaft über die vorgeschlagene Einfuhr solcher Wagen nach den Hauptländern von Europa zu berathschlagen. Durch die Beförderung in gewöhnlichen offenen Viehwagen werden in Europa manche werthvolle Viehsendungen stark entwerthet. In einem Falle ging eine bedeutende Sendung Holsteinischen Viehs auf dem Wege von Holland nach Italien beim Uebergang über die Alpen durch Kälte vollständig zu Grunde. Bei Verwendung der verbesserten Wagen glaubt Mr. Prius, dass derartige Verluste gänzlich vermieden werden.

Die erwähnten Wagen, die auch schon äusserlich von den gewöhnlichen Viehwagen sich vortheilhaft unterscheiden, sind für 16 Stück Rindvieh eingerichtet, haben innerhalb an den Kopfwänden und in der Mitte, 3' vom Boden entfernt, bewegliche Tröge von Zink in hölzernen Rahmen, in welche auch die Ringe zur Befestigung des Viehes eingelassen sind. Ueber den Trögen sind im Dach Klappen zum Einschütten des Futters, so dass zu diesem Zwecke der Wagen nicht betreten zu werden braucht. Ferner befindet sich längs des Wagens unter dem Dach eine starke gusseiserne Röhre mit kleineren Nebenröhren, durch welche Wasser in die Tröge geleitet werden kann. Für Ventilation ist genügend gesorgt durch zwei Gitterthüren und zwei an jeder Seite des Wagens durchgehenden Zwischenräumen; die Thüren sind so eingerichtet, dass sie bei rauhem Wetter Schutz gegen Kälte und Nässe gewähren.*)

Bestrafung von Strikern.

In Parsons, Kansas, wurden am 25. Juni vier Rädelsführer bei dem auf der Missouri Pacificbahn stattgehabten Strike, welche der Verschwörung beschuldigt waren, von dem Kriminalgericht zu 30 Tagen Gefängniss und 100 D. Geldstrafe verurtheilt. Dies ist die erste Bestrafung, welche infolge zahlreicher ähnlicher Anklagen eingetreten ist.

In Forth Worth, Texas, wurden ebenfalls Theilnehmer an dem gleichen Strike wegen Aufruhrs und Eigenthumsbeschädigung zu 125 D. event. entsprechendem Gefängniss verurtheilt. Andere Fälle sind noch unentschieden.

(„Railr. Gaz.“)

Belohnung eines Lokomotivführers.

Ein Personenzug der Lake Shore Eisenbahn fuhr infolge einer Vernachlässigung der Signalbeamten Ende Juni bei Pellysville, O., auf einen vorangegangenen Güterzug, wobei die Gepäckwagen beider Züge beschädigt wurden, die Passagiere aber mit dem Schrecken davon kamen. Letztere erfuhren, dass ihr Leben durch die Ruhe, den Muth und das heroische Verhalten des Personenzugführers, Thomas Stevenson, gerettet sei, welcher einem Helden gleich auf der Maschine verblieben war, Contredampf gegeben und gebremst, dem Heizer dagegen herunterzuspringen empfohlen hatte. Es wurde daher von den Insassen des Zuges eine Sammlung für Stevenson veranstaltet, die 170 D. ergab. Diese wurden ihm übergeben unter Ausdruck des Dankes, der in einer in dem Wagen veranstalteten Versammlung von allen Anwesenden beschlossen war.

(„Chicago Inter-Ocean“.)

Kabelbahnen.

Die Amerikanische Industrie hat kürzlich einen neuen Sieg errungen durch Erlangung der Lieferung von 53 Miles (280 000 Fuss) Drahtkabel für die im Bau begriffenen Kabelbahnen in Melbourne (Australien). Voraussichtlich werden auch die dazu erforderlichen Wagen aus Amerika bezogen werden, wie dies der Fall gewesen ist mit beinahe sämmtlichen Wagen für alle dortigen Strassenbahnen.

Das plötzliche Emporkommen und die schnelle Verbreitung des Kabelbahnsystems, welches vor 10 Jahren noch in den ersten Versuchsstadien sich befand, ist eines der bemerkenswerthesten Zeichen der Zeit.

Zahlreiche solche Bahnen sind bereits in allen Theilen der Erde gebaut und viele andere sind projektirt oder in Erwägung genommen. Sie entsprechen offenbar einem wirklichen Bedürfniss. Eine der versprechendsten Seiten dabei aber, von der bisher kaum die Rede gewesen, ist die Möglichkeit, dass diese Betriebsart sich noch als sehr vortheilhaft zeigen wird für Bahnen, welche gleichzeitig gesegnet sind mit starkem Verkehr und belästigt durch Abtheilungen mit schlimmen Gefälleverhältnissen. Wo die fast unaufhörliche Sorge besteht, durch Lokomotivkraft einen Hügel aufwärts und wieder abwärts zu gehen, verdient die Möglichkeit einer Verwendung des Kabelsystems gewiss eine eingehende Erwägung. Die früheren Einrichtungen dieser Art sind sehr in Misskredit gekommen aus Ursachen, die grösstentheils jetzt nicht mehr bestehen. Man kannte die modernen Drahtkabel noch nicht und die theilweise gebräuchlichen Hanftaue oder flachen metallenen Bänder waren ein schlechter Ersatz dafür. Vor allem konnte die Maschinerie nicht unausgesetzt verwendet werden, weil das Geschäft gewöhnlich nicht so gross war, um dies erforderlich zu machen. Aber eine kurze, steile Kabelstrecke mit einer Beförderung von 2—4 Miles pro Stunde, beträchtliche Kurven und Steigungen zulassend, ohne die Nothwendigkeit, die Kabel unterirdisch zu führen, wobei die Wagen von der höchsten Erhebung durch eigene Schwere abwärts gehen, auf vielleicht 20—30 Miles, würde ein ganz verschiedenes Ding sein.

Die Hauptersparniss würde liegen im Wegfall der Kosten des Auf- und Abführens der Lokomotive, welche bei starken Steigungen einen sehr bedeutenden Theil des Gewichts der Züge ausmacht; aber auch an den Löhnen würde bedeutend gespart werden, wie auch bei Schienenabnutzung und Bahnunterhaltung u. s. w., selbst bei Berücksichtigung der Kosten für Abnutzung der Kabel, die aber bei kurzen, steilen Strecken verhältnissmässig nicht allzu bedeutend sind.

Elektrische Bahnen.

Minneapolis, mit seiner phänomenalen Bevölkerungszunahme, hat während der letzten Jahre die Nothwendigkeit einer schleunigen Beförderung seiner Einwohner nach den Vororten gefühlt, woselbst billigere und angenehmere Wohnungen als im Innern der Stadt zu haben sind.

Dem Bedürfniss wurde entsprochen durch Eisenbahnwagen, welche von Maschinen von 75—80 Pferdekraft (steam dummies) gezogen wurden und bis in das Herz der Stadt mit stark besetzten Zügen fuhren. In neuerer Zeit machten aber die Bewohner der Strassen, durch welche die Bahn läuft, und das Publikum im allgemeinen geltend, dass diese Maschinen sehr grosse Unannehmlichkeiten erzeugen und es gelang, deren ferneres Einlaufen in den dichten Theil der Stadt zu verhindern, so dass man genöthigt wurde, zur Annehmlichkeit des reisenden Publikums auf andere Beförderungsmittel, als Dampf- oder Pferdekraft, Bedacht zu nehmen.

Nach manchen Erwägungen schloss die Minneapolis, Lyndale and Minnetonka Eisenbahngesellschaft mit der Van Depoele Electric Manufacturing Co. in Chicago einen Vertrag ab über Einführung der Züge in die Stadt mittelst deren elektrischen Motoren. Die Züge bestehen aus 3—4 Personenwagen, jeder 11 t im leeren Zustand wiegend.

Die Zahl der Reisenden beträgt oft 600, so dass das Gewicht der Züge sich stellt wie folgt:

4 Wagen à 11 t	=	44 t,
600 Passagiere à 130 Pfund	=	39 „
der Motor		8 „
zusammen		91 t.

Die Wagen sind dieselben, wie sie auf der Newyorker Hochbahn verwendet werden. Die Dampfmaschine bringt sie so weit, als es die Stadtverwaltung gestattet und von da ab übernimmt der elektrische Motor die Weiter- und demnächstige Zurückführung.

Die Arbeit des letzteren beginnt um 6 Uhr Morgens und endigt um 11,30 Nachts. Die Entfernung, auf welcher der Motor fährt, beträgt gegenwärtig etwa 1,6 km; die Geschwindigkeit 27 km pro Stunde; dies ist die innerhalb des städtischen Gebiets zulässige. In Erwägung des beständigen Anhaltens und Abfahrens bei jedem Häuserviertel, den Steigungen der Strecke und der schweren Züge muss dem elektrischen Motor mindestens die gleiche Leistungsfähigkeit, als sie von einer Dampfmaschine zu erwarten wäre, bezeugt werden.

Während der Dienstzeit von 17—18 Stunden tritt, abgesehen von den kurzen Pausen zur Aus- und Einlassung der Passagiere, nicht ein einziger Stillstand ein. Diese elektrische Bahn ist verschiedene Wochen im Betrieb ohne irgend welche Störung. Der etwa 40 Pferdekraft mächtige elektrische Motor wirkt gleichmässig kräftig bei einer schweren wie leichten Ladung. Der für den Motor wirkende Generateur wird getrieben durch eine Maschine mit Cylinder von 12—18", mit 125 Umgängen pro Minute und 60—80 Pfund Druck. Kohlenverbrauch für 18stündige Arbeit: 3 000 Pfund.

In Pittsburgh, Südseite, ist ebenfalls eine elektrische Bahn im Bau begriffen in der Länge von 3,3 km mit Steigungen von 14 pCt. Es sollen darauf 5 Motoren gleichzeitig verwendet werden, um alle 5 Minuten einen Wagen ablassen zu können.

Auch in Allegheny ist die Ausführung einer solchen im Werke.

Schnelle Fahrten.

Auf der Baltimore und Ohio Eisenbahn wurde kürzlich eine besonders schnelle Fahrt zurückgelegt von Ben-

---

*) Aehnlich eingerichtete Wagen waren bereits auf der Wiener Ausstellung von 1873 ausgestellt. Der Berichterstatter.

wood nach Grafton (155 km) durch eine Lokomotive mit Cylindern von 18 : 24", Treibrädern von 69" Durchmesser und Gewicht von 50 t; sie führte freilich nur 1 Gepäck- und 1 Personenwagen als zweiten Theil eines fahrplanmässigen Zuges, abgelassen zum Zweck der Nachbringung fehlenden Gepäcks nach Grafton. Die Strecke, in welcher sich drei Steigungen von 90' befinden, wurde zurückgelegt in 2 Stunden 7 Minuten, wobei 7 Minuten verloren gingen durch die schlechte Stelle eines Rades (73 km pro Stunde).

Eine andere bemerkenswerthe Fahrt wird von der Wabash Bahn gemeldet. Dort fuhr der Führer Jack Terrier (bekannt als der dreifingerige Jack) den Spezialzug des Superintendent George E. Stevens von Kansas City nach Wabash (563 Miles = 906 km) in 13¾ Stunden oder 66 km pro Stunde ohne Lokomotivwechsel.

Stand der Eisenbahnkämpfe.

Auf den Trunkbahnen ist nach gemeinsamem Beschluss mit dem 1. Juli eine Theilung des Verkehrs gemäss der Vorschläge des Kommissars Fink eingetreten; im ersten Halbjahr sind die normalen Fahrpreise besser und länger, als je vorher, innegehalten, obwohl die Baltimore und Ohio Bahn auf 15 D. für die Reise von Newyork nach Chicago herunterging und dadurch einen grossen Theil der Reisenden II. Klasse und des sonstigen, niedrige Preise suchenden Verkehrs an sich zog, folglich das Geschäft der übrigen Bahnen empfindlich beschränkte. Letztere erwogen aber, dass der Nachtheil, welcher durch Gleichstellung der Preise mit denen der Baltimore und Ohio Bahn entstehen müsste, jedenfalls bedeutender sein würde. Die Baltimore und Ohio Bahn wird ihre jetzige Politik voraussichtlich nicht vor Einführung ihrer Linie nach Newyork aufgeben.

Ausser dieser Störung des Trunk-line-Geschäfts bestehen noch manche Unregelmässigkeiten im Westen, doch berühren sie nur geringe Theile des Verkehrs.

Die Bahnen westlich und nordwestlich von Chicago, welche bisher die Durchgangs-Passagiere und -Güter zu niedrigeren, als die Hälfte der normalen Taxen beförderten und hierdurch sicherlich schwere Einbussen erlitten (wiewohl ihre Gesammteinnahmen sich trotzdem günstig gestalteten), haben endlich Mitte Juli ein vorläufiges Abkommen wegen Wiedereinführung der normalen Sätze getroffen und Kommissionen ernannt zur Herbeiführung definitiver Regelung.

Der transkontinentale Krieg (von der Ostküste nach Californien) scheint vom Publikum fast vergessen zu sein, dauert aber fort und der Erfolg kann für die Bahnen nur sehr ungünstig ausfallen. Im Verkehr von Californien hat sich der San Francisco Personen-Verkehrsverband behufs Wiedererhöhung der Personen-Geldpreise über eine gleichmässige Höhe der für den Billetverkauf im ostwärts-Konkurrenzverkehr zu gewährenden Provisionen (commissions) geeinigt. Dieselben belaufen sich bis auf 3 D. für ein Billet I. Klasse und 2 D. für niedrigere Klassen und sollen nur gezahlt werden an legitimirte Gesellschaftsbeamte (anderer Bahnen).

Es bestehen auch noch zahlreiche andere Störungen in den Eisenbahntaxen, doch ist der Stand der Dinge im grossen Ganzen bei weitem günstiger als ein Jahr früher.

Die Hauptmasse des Geschäfts über die Trunkbahnen und ihre unmittelbaren westlichen Anschlüsse wird zu vollen Taxen ausgeführt und der Verkehr ist so massenhaft, dass dadurch die partiellen Ausfälle in den Hintergrund treten.

(Nach der „Railr. Gaz.") H.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Berichtigung. Das in No. 59 S. 650 unter Notizen über Vereins-Angelegenheiten aufgeführte, an alle Vereins-Verwaltungen gerichtete Rundschreiben vom 23. d. Mts., betreffend Herbeiführung eines einheitlichen Verfahrens bei der Zählung der sogenanten halben Billete für die Statistik des Verkehrs auf kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 29. Juli d. J.), trägt nicht die No. 3343, sondern 3443.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3722 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Approbirung von Vereins-Lenkachsen (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 3832 vom 18. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Ueberweisung eines Streitfalls zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 3847 vom 19. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 21. d. Mts.).

No. 3853 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Auslegung der Bestimmung in § 2 al. 2 des Vereins-Wagenregulativs (abgesandt am 21. d. Mts.).

No. 3855 vom 21. d. Mts. an die Mitglieder der Vereinskarten-Kommission, betreffend Berufung derselben auf den 28. d. Mts. nach Stuttgart (abgesandt am 21. d. Mts.).

Präjudizien.

Ein Eisenbahnunternehmer, welcher auf Grund landespolizeilicher Auflage eine Strassenüberführung hergestellt hat, ist nicht verpflichtet, den durch dieselbe herbeigeführten Mehraufwand an Beleuchtungskosten zu übernehmen. Thatbestand: Durch Verfügung der Königlichen Regierung zu Düsseldorf als Landespolizeibehörde ist der Köln-Mindener und Rheinischen Eisenbahngesellschaft die Ueberführung der G.'er Chaussee über das Planum ihrer Bahnlinie aufgegeben und demgemäss hergestellt worden. Nach einem auf den Antrag der Stadt Düsseldorf von der genannten Regierung veranlassten, durch den Regierungs- und Baurath N. erstatteten Gutachten sind zur Beleuchtung der genannten Strasse durch die beiden Ueberführungsbauwerke zwei Gaslaternen mehr erforderlich geworden und hat die Regierung in dem an das Oberbürgermeisteramt zu Düsseldorf gerichteten Schreiben vom 4. September 1880, indem sie dem Gutachten beitrat, Bescheinigung über die polizeiliche Nothwendigkeit der Mehrbeleuchtung ertheilt. Seitens der Stadt Düsseldorf ist nun letztere zur Ausführung gebracht und hat dieselbe, da von dem Eisenbahnfiskus, dem Rechtsnachfolger der erwähnten Gesellschaften, die Zahlung der so entstandenen Mehrkosten verweigert wurde, Klage mit dem Antrage erhoben, die Verpflichtung des beklagten Fiskus, die Kosten der Beleuchtung und Unterhaltung von zwei Gaslaternen an jener Ueberführung zu übernehmen, festzustellen und denselben zu verurtheilen, der Klägerin die bereits entstandenen Mehrbeleuchtungskosten im Betrage von 353 ℳ nebst Zinsen unter Vorbehalt ihrer Ansprüche für die ferneren Jahre zu zahlen, indem sie sich auf das Schreiben der Königlichen Regierung vom 4. September 1880, die Grundsätze über die Verpflichtung zum Schadenersatz, § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 in Verbindung mit § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 stützte. — Während das Landgericht den Verklagten verurtheilte, wies das Oberlandesgericht zu Köln auf dessen Berufung die Klage ab und das Reichsgericht hat demnächst die von der Klägerin gegen die oberlandesgerichtliche Entscheidung eingelegte Revision zurückgewiesen aus folgenden Gründen: „Vom Oberlandesgericht ist angenommen worden, dass Klägerin gesetzlich verpflichtet war, die durch die Ueberführung der G.'er Chaussee, einer städtischen Strasse, erforderlich gewordene Mehrbeleuchtung herzustellen und sodann, dass derselben für die ihr so erwachsenden Kosten ein Ersatzanspruch an den Beklagten nicht zusteht. — Was nun die gegen die Zurückweisung des letzteren geltend gemachten Angriffe betrifft, so vermag zunächst die hervorgehobene Thatsache allein, dass durch die von den Rechtsvorgängerinnen des Beklagten bewirkte Ueberführung der genannten Strasse die in Rede stehenden Kosten entstanden sind, die bestrittene Ersatzpflicht desselben nicht zu begründen. Einen allgemeinen Rechtsgrundsatz des Inhalts, dass jemand für die einem Dritten nachtheiligen Folgen seiner Handlung, auch wenn dieselbe keine unbefugte ist, Ersatz zu leisten hat, kennt das Rheinisch-Französische Recht nicht. Dass aber im vorliegenden Falle, wo es sich um eine auf Anordnung der zuständigen Landespolizeibehörde aufgeführte Anlage handelt, von einem Delikte nicht die Rede sein kann, das ist von der Klägerin selbst eingeräumt worden. — Sodann kann auch die Revision auf § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 nicht gestützt werden. Die bezogene Gesetzesvorschrift gehört gleich dem entsprechenden § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 nicht in das Gebiet der privatrechtlichen Entschädigung, vielmehr ist es ein Ausfluss des öffentlichen Rechts, wenn der Gesetzgeber die Regierungen ermächtigt, im Interesse der Anlieger bezw. im allgemeinen Interesse die dort näher bezeichneten Anlagen an Wegen u. s. w. den Eisenbahnunternehmern aufzuerlegen, wobei es dann nicht darauf ankommt, ob die Herstellung solcher Anlagen von den Betheiligten in Antrag gebracht ist und ob denselben ein privatrechtlicher Anspruch darauf zusteht oder nicht. Eine Unterstützung des klägerischen Ersatzanspruches lässt sich hiernach aus § 14 cit. nicht herleiten. Mit der Behauptung, dass es sich hier um eine Aufopferung der Klägerin im Interesse des öffentlichen Wohles handele, hat dieselbe in den Vorrechtszügen den erhobenen Ersatzanspruch zu rechtfertigen nicht versucht. Schon aus diesem Grunde kann daher der in jener Richtung geltend gemachte Angriff keine Berücksichtigung finden." (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 9. März 1886; Pr. Verw.-Bl. 1886 Bd. VII S. 343 ff.)

Litteratur.

Les chemins de fer et la concurrence. Von Henry Haguet, Redakteur des „Journal des Transports“. Paris, Verlag des obengenannten Journals, rue Malher 15. Preis 1 Frcs.

Das in Rede stehende Heft*) behandelt in anschaulicher und anziehender Weise auf 40 Seiten Kleinoktav diejenigen Einflüsse, welche im Gegensatz zum Monopol auf die Bildung bezw. Umformung der Tarife einwirken, sowie die als normal angenommenen Sätze herabmindern müssen, nämlich diejenigen der Konkurrenz.

Die Einleitung erläutert die beiden gegenüberstehenden Begriffe „Monopol“ und „Konkurrenz“, erörtert die Anwendung dieser beiden Systeme in den einzelnen Ländern und die damit gemachten Erfahrungen. Demnächst werden die verschiedenen zur Sprache kommenden Arten der Konkurrenz und der Umfang ihrer Einwirkung auf die Tarife beleuchtet, nämlich: Konkurrenz der Eisenbahnen unter sich, einerseits von Landeseisenbahnen untereinander, andererseits die einer Inlandsbahn mit einer ausländischen; Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Binnen-(Kanal- und Fluss-)Schifffahrt, schliesslich der Eisenbahnen mit der Seeschifffahrt. Einwendungen, welche bezüglich der Konkurrenz erhoben werden, der Nutzen, die Darlegung der Gesetzmässigkeit und der Lebensbedingung derselben, anzustrebende Besserungen u. s. w. werden nicht übergangen.

Das Werkchen ist kurz gefasst und anregend geschrieben und wird für den Fachmann von Interesse sein, selbst wenn er in einzelnen Punkten die Ansichten des Herrn Verfassers nicht theilen sollte. St.

*) Unter dem Titel „Questions de chemins de fer“, welchen diese Broschüre trägt, erscheinen gelegentlich Heftchen, in welchen wie im vorliegenden Tagesfragen aus dem grossen Gebiet der Eisenbahnangelegenheiten besprochen werden.

Miszellen.

Das Wachsthum der Grossstädte nimmt nach den Volkszählungen in den letzten Jahren ganz bedeutend zu. Eine bemerkenswerthe Ausnahme aber bildet Paris. Die Bevölkerungsziffer der Seinehauptstadt hat sich seit dem Jahre 1881 nur unwesentlich vergrössert; sie ist von 2 239 928 Seelen auf 2 256 080 Seelen, also um nur 16 152 Seelen, gewachsen. Thatsächlich muss hierin eine Verminderung der hauptstädtischen Bevölkerung erblickt werden. Paris hat erfahrungsmässig alljährlich eine Bevölkerungszunahme von rund 10 000 Köpfen durch Zuzug von aussen aufzuweissn; folglich müsste im Laufe von 5 Jahren ein Zuwachs von 50 000 Köpfen durch Zuzug erzielt worden sein. Da der Zuwachs aber in Wirklichkeit nicht viel über 16 000 beträgt, so ist — bei dem nur sehr geringen Geburtenüberschusse über die Todesfälle — die Folgerung berechtigt, dass die Zahl der Wegzüge aus Paris diejenigen der Zuzüge um etwa 30 000 Köpfe überwogen hat. Wir stehen hier zum ersten Male in der neueren Geschichte vor der Thatsache, dass das Wachsthum eines grösseren Verkehrsmittelpunktes, wie es sich seit der Erbauung der Eisenbahnen besonders lebhaft entwickelt hat, ohne kriegerische Zwischenfälle mit einem Male gehemmt erscheint. Das regt unwillkürlich zum Nachdenken an und berechtigt zu der Frage, ob nicht auch bei anderen Weltstädten der Zeitpunkt eintreten wird, wo sie am Ausgangspunkte ihrer Ausdehnungsfähigkeit angelangt sein werden. Vergegenwärtigen wir uns an Grossbritannien und seiner Hauptstadt, wie sich die Bevölkerungsziffer gestalten müsste, wenn die Einwohnerzahl sich nach Prozenten in demselben Masse vergrössern würde, wie es in den letzten 25 Jahren der Fall gewesen ist.

London hat zur Zeit gegen 5 Millionen Einwohner, ganz Grossbritannien zusammen ungefähr 36 Millionen. 1860 zählte London rund 2¼ Millionen, Grossbritannien aber 26 Millionen Einwohner. Somit hat sich in 25 Jahren die Bevölkerung von London mehr als verdoppelt. diejenige von Grossbritannien aber nur um 40 pCt. vermehrt. Demnach würde bei gleichmässigem weiteren Wachsthum

im Jahre	1910	London	11	Mill.	und	Grossbritannien	50	Mill.
„	1935	„	24	„	„	„	70	„
„	1960	„	50	„	„	„	100	„
„	1985	„	105	„	„	„	140	„
„	2010	„	220	„	„	„	200	„

Einwohner zählen müssen.

Die Unmöglichkeit eines derartigen Fortschreitens der Bevölkerung Londons leuchtet ein; es muss also mit Nothwendigkeit in nicht zu ferner Zeit eine prozentual geringere Zunahme der Londoner Bevölkerung, ja schliesslich ein Stillstand derselben eintreten.

Dagegen können Berlin und Newyork vielleicht noch ein ganzes Jahrhundert in bisheriger Weise fortwachsen, da sie erst ein Viertel bezw. ein Drittel der Londoner Bevölkerung aufweisen und zu ihrer räumlichen Ausdehnung noch beträchtliche Hinterländer haben. („St. Petersb. Ztg.“)

Eiserne Telegraphenstangen in Kanada. Die Kanadische Regierung hat zur Herstellung der, die im Nordwesten des Territoriums belegenen Prärien durchkreuzenden Telegraphenlinien aus verzinktem Eisen gefertigte Telegraphenstangen eines neuen Systems zur Anwendung bringen lassen. Diese Stangen, deren Durchmesser an der Spitze nur 37 und an der Basis 57 mm beträgt, sind mit dem unteren Ende in eine zwei Fuss tief in den Erdboden versenkte Platte eingelassen; einen ferneren Festpunkt erhält die Stange in einer zweiten, dicht unter der Erdoberfläche liegenden Platte. Nach den bisher gewonnenen Erfahrungen besitzen die Stangen der vorangegebenen Konstruktion eine erhebliche Widerstandsfähigkeit; selbst bei Belastung mit stärkstem Leitungsdraht unter den ungünstigsten Spannungsverhältnissen hat sich ein Abweichen der Stangen aus der Vertikalen nicht feststellen lassen.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Güterverkehr.

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Am 1. September d. Js. tritt zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verkehr Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zu den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, sowie zum Kilometerzeiger und zu den Ausnahmetarifen, Namensänderungen einzelner Stationen und Druckfehlerberichtigungen. Durch letztere werden einige Frachterhöhungen herbeigeführt, dieselben treten indess erst mit dem 15. Oktober d. Js. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 18. August 1886. (1743)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr in Wagenladungen von je 10 000 kg zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (links- und rechtsrheinisch) und Hannover. Am 1. Oktober 1886 tritt der Nachtrag 3 zum Ausnahmetarife vom 1. Oktober 1884 für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft, enthaltend: Aenderungen und Ergänzungen zum Zechenverzeichniss, welche zum Theil Frachterhöhungen in sich schliessen; Frachtsätze für den Verkehr nach den Stationen Cassel trans., Einbeck, Vechelde und Wierthe des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover; Frachtsätze für den Verkehr von verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover nach Station Rheine sowie Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betreffenden Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 19. August 1886. (1744)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Böhmisch-Norddeutscher Braunkohlenverkehr Die in dem Tarife für den Böhmisch-Norddeutschen Braunkohlenverkehr vom 1. August 1885 enthaltenen Frachtsätze für Stargard i. Pomm. (Starg.-Cüstr. B.) treten am 15. Oktober d. J. ausser Kraft. Die Expedition hat demnächst nur nach der gleichnamigen Station des Direktionsbezirks Berlin zu erfolgen.

Dresden, am 17. August 1886. (1745)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Vom 1. September d. Js. ab treten für die Beförderung von Runkelrübensamen von Basel Bad. und Els.-Lothr. B. nach Eydtkuhnen transito ermässigte Ausnahmefrachtsätze und zwar bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 5 000 kg = 6,81 ℳ und von mindestens 10 000 kg = 5,66 ℳ für 100 kg in Kraft.

Erfurt, den 18. August 1886. (1746)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 66 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 25. August 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

1. Güterverkehr.

Braunschweig-Magdeburg-Sächsischer Verband. Am 30. September d. Js. treten die im Braunschweig-Magdeburg-Sächsischen Verbands-Güterverkehr bestehenden Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Ringelheim des Direktionsbezirks Magdeburg ausser Kraft.

Dresden, am 19. August 1886. (1747)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gültigkeitsdauer der Ausfuhrtarife für Spiritus und Sprit. Die Gültigkeitsdauer der in den Staatsbahnverkehren Berlin- und Altona-Breslau bestehenden Ausnahmetarife für Spiritus und Sprit zur überseeischen Ausfuhr über die Nord- und Ostseehäfen wird bis zum 31. August 1887 verlängert.

Breslau, den 17. August 1886. (1748)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-Deutscher Gütertarif. Mit dem 31. Oktober d. Js. gelangen die für den Rumänisch-Deutschen Verkehr zur Zeit bestehenden Tarife und zwar:

Theil I, enthaltend die Allgemeinen Bestimmungen,
Theil II Heft 1 bis 4, enthaltend die Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Rumänischen Staatsbahn,
Theil III Heft 1 bis 3, enthaltend die Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Rumänische Linie)

nebst sämmtlichen zu diesen Tarifheften bisher ausgegebenen Nachträgen zur Aufhebung.

Breslau, den 18. August 1886. (1749)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehre: Berlin-Hannover und Oldenburg-Magdeburg. Die in vorbezeichneten Verkehren mit Gültigkeit bis Ende d. Mts. eingeführten Ausnahmetarife für Sprit und Spiritus zum Seeexport bleiben unter den bisherigen Bedingungen noch bis Ende August 1887 bestehen.

Magdeburg, den 20. August 1886. (1750)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Böhmische Nordbahn. Einführung des Tarifes für die Lokalbahn Röhrsdorf-Zwickau i/B. Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung, welcher seinerzeit kund gemacht werden wird, ist der Tarif für den Personen- und Sachenverkehr auf der Lokalbahn Röhrsdorf-Zwickau i/B. erschienen.

Exemplare desselben sind im Wege der gefertigten Generaldirektion zu beziehen.

Prag, im August 1886. (1751)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Böhm. Nordbahn.

3. Submissionen.

Königl. Württemb. Staatseisenbahn. Die Lieferung von 51 Kolbenstangen, 25 Kurbeln, 10 Schubstangen und Führungslinealen für Lokomotiven aus Martinstahl hergestellt, ist zu vergeben.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können vom Sekretariat der Generaldirektion bezogen werden.

Angebote, welche als Aufschrift:
„Angebote für Lokomotivtheile"
tragen müssen, sind versiegelt bis am 30. August Mittags 12 Uhr bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Stuttgart, den 12. August 1886. (1752)
Generaldirektion der K. Württ.
Staatseisenbahnen.
Hofacker.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

No. 67. 1886.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 28. August 1886.

Unser Redaktionsbüreau befindet sich vom 1. September cr. ab Berlin W. Landgrafenstrasse 16.

Dieser Nummer liegt No. 16 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die Sekundäreisenbahnen des Königreichs Sachsen

dargestellt von W. Ledig, Finanzrath bei der Königlichen Generaldirektion, und Ferd. Ulbricht, Rechnungsrath und Vorstand des statistischen Büreaus der Sächsischen Staatsbahnen.

I. Historische Entwickelung des Sekundärbahnwesens.

a) im Allgemeinen.

Die fortschreitende Vermehrung der Eisenbahnen in allen Kulturländern und die hierdurch bedingte Verdichtung des Eisenbahnnetzes brachte es mit sich, dass nach und nach auch solche Gegenden Schienenverbindungen erhielten, bei denen die Vorbedingungen einer stärkeren Verkehrsentwickelung nicht vorhanden waren. Dabei machte sich gerade bei solchen Linien nicht selten die Nothwendigkeit geltend, ungünstigere Bau- und Betriebsverhältnisse zu überwinden. Denn während bei der Anlegung der zuerst entstandenen grossen Eisenbahnlinien in der Regel der durch die Natur selbst vorgezeichnete Weg eingehalten werden konnte und auch thatsächlich eingehalten wurde, war die Einbeziehung jener entlegenen Verkehrsgebiete in das Eisenbahnnetz zum Theil nur unter schwierigeren Voraussetzungen zu ermöglichen. Wurden nun auch diese Schwierigkeiten Dank der unausgesetzt fortschreitenden Technik immer leichter überwunden, so liess sich doch die Folge nicht beseitigen, dass bei einem Theil dieser Linien sowohl die Bau- als auch die Betriebskosten verhältnissmässig höhere wurden, und diese Erhöhung musste sich in finanzieller Beziehung um so fühlbarer machen, je mehr der Verkehr der einzelnen Strecke hinter dem gewöhnlichen Durchschnitte zurückblieb.

Diese Verhältnisse, welche sich in fast allen Deutschen Ländern gleichmässig geltend machten, liessen verhältnissmässig früh das Bedürfniss hervortreten, nicht nur beim Bau derartiger Eisenbahnen grössere Einfachheit walten zu lassen, sondern auch die Betriebskosten auf ein niedrigeres Mass zu reduziren. Die Mittel, welche zur Erreichung dieses Zieles angewandt wurden, waren je nach den Verhältnissen des einzelnen Falles verschieden. Im allgemeinen suchte man — was die Anlage betrifft — durch grössere Einfachheit in den Kunst- und Hochbauten eine Kostenersparniss herbeizuführen, während beim Betriebe dasselbe Ziel durch Verminderung der Zugszahl sowie durch thunlichste Einschränkung des Beamtenetats angestrebt wurde.

Am deutlichsten zeigten sich diese Bestrebungen bei den Lokalbahnen, also bei denjenigen Bahnlinien, die ihrer geographischen Lage nach lediglich auf die Vermittelung rein lokaler Verkehrsinteressen angewiesen waren. Als Linien dieser Gattung kamen in den verschiedenen Ländern Deutschlands eine grosse Anzahl Bahnen in Betracht; es waren dies theils Kohlen- und Erzbahnen mit nur schwachem Personentransport mittelst gemischter, langsam fahrender Züge, theils kurze Zweig- und Sackbahnen, die vermöge ihrer Lage an dem durchgehenden Verkehre nicht Theil nehmen konnten, theils endlich Omnibusbahnen, die — wie z. B. die Nürnberg-Fürther Linie — fast ausschliesslich dem Personenverkehre dienten.

Doch waren auch bei diesen Bahnen die Abweichungen von der gewohnten Bau- und Betriebsweise nicht prinzipieller Natur; ihre Eigenart zeigte sich nur in der grösseren Einfachheit der Verkehrseinrichtungen und in der Beschränktheit des thatsächlich zu bewältigenden Verkehrs, nicht aber in konstruktionellen Abweichungen von den allgemeinen Bau- und Betriebsnormalien. Die prinzipielle Gleichartigkeit der dem

öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen galt hierbei als etwas selbstverständliches sowohl in den Augen der Techniker, als in denen des Publikums, und auch die Gesetzgebung theilte diesen Standpunkt, indem sie alle Eisenbahnanlagen ohne Rücksicht auf ihren Zweck gleichmässig behandelte.

Eine Aenderung in diesen Anschauungen wurde zuerst herbeigeführt durch den bedeutenden Aufschwung, den der Deutsche Eisenbahnbau in den Jahren 1865—1875 nahm. Die grosse und schnelle Vermehrung der Eisenbahnen, welche hiermit verbunden war, hatte unter anderem auch viele Unternehmungen ins Leben gerufen, bei denen die Vorbedingungen wirthschaftlicher Prosperität in noch viel geringerem Masse vorhanden waren, als selbst bei den minder verkehrsreichen Bahnen der früheren Periode. Im Gegensatz zu den älteren Bahnen, deren Mehrzahl sich von vornherein in der günstigen Lage befunden, an bereits vorhandene Verkehrsbeziehungen und zwar — was die Durchgangslinien betrifft — an die Beziehungen der grossen Verkehrscentren unter einander anknüpfen zu können, war beim Bau dieser neuen Strecken — mochten sie nun in erster Linie als Konkurrenzrouten gegen bereits bestehende Schienenwege erbaut oder aber auf die Erschliessung originärer Verkehrsbeziehungen berechnet sein — in vielen Fällen nicht sowohl die Rücksicht auf ein bereits bestehendes Verkehrsbedürfniss, als vielmehr die Hoffnung auf die Entwickelung derartiger Verkehrsbedürfnisse massgebend gewesen. Dass diese Hoffnung aber nicht selten trügerisch gewesen, zeigte sich leider nur zu bald, und so kam es, dass viele jener neuen Unternehmungen schon in den ersten Jahren ihres Bestehens mit mannigfachen Schwierigkeiten finanzieller Natur zu kämpfen hatten, die in ihren Wirkungen durch die wirthschaftliche Krisis der Jahre 1873—1878 noch wesentlich verschärft wurden.

Diese Verhältnisse, die nicht allein die Rentabilität, sondern zum Theil sogar die Existenz der neu entstandenen Bahnunternehmungen in Frage stellten, mussten nach und nach von selbst den Gedanken nahelegen, bei derartigen „nothleidenden" Linien durch eine energische Weiterverfolgung der schon beim älteren Eisenbahnbetrieb angewandten Ersparnissmassregeln eine möglichst durchgreifende Einschränkung der Betriebskosten herbeizuführen, um hierdurch das nothwendige Gleichgewicht zwischen Einnahme und Ausgabe herzustellen.

Gleichzeitig hiermit wurde aber auch die Frage angeregt, ob bei den Lokalbahnen, also bei denjenigen Linien, die für den durchgehenden Verkehr überhaupt nicht in Betracht kommen, auch nicht in baulicher Beziehung Abweichungen von den Hauptbahnen zu gestatten seien, vermöge deren eine weitere Reduktion der Bau- und Betriebskosten erzielt werden könnte. Es stellte sich immer mehr heraus, dass der grosse Betriebsapparat, den man bislang als mit dem Eisenbahnwesen untrennbar verbunden geglaubt und der mithin auch auf den einfacher bewirthschafteten Nebenlinien im Prinzip aufrecht erhalten worden war, für einen grossen Theil der nur dem lokalen Verkehr dienenden Bahnunternehmungen nicht ohne erhebliche Schädigung des finanziellen Interesses beibehalten werden könne. Denn es lag auch auf der Hand, dass die Betriebseinnahmen solcher Bahnen, namentlich soweit sie in dünn bevölkerten und minder entwickelten Landestheilen gelegen waren, auch unter normalen Verkehrsverhältnissen ein gewisses bescheidenes Mass nicht überschreiten konnten und selbst bei günstiger Verkehrsentwickelung weit hinter den Einnahmeziffern der dem grossen Verkehr dienenden Bahnunternehmungen zurückbleiben mussten. Hiergegen waren die Betriebsausgaben, die diese kleineren Bahnen zu tragen hatten, in vielen Beziehungen dieselben, wie bei den primär betriebenen Linien. Sowohl die Gesetzgebung, als auch die traditionellen Ansprüche des Publikums erheischten — und zwar sowohl in Ansehung des Baues als auch des Betriebes — zahlreiche Einrichtungen, welche über die finanziellen Kräfte derartiger Transportunternehmungen weit hinausgingen, und die Vereinfachungen, welche die einzelne Verwaltung im Rahmen der gegebenen Normalien vornahm und vornehmen konnte, waren in ihrem pekuniären Effekte nicht von dem Belang, um dieses Missverhältniss in wirksamer Weise ausgleichen zu können.

Je mehr aber diese Umstände in den Betriebsergebnissen zur Erscheinung kamen, um so dringender machte sich die Nothwendigkeit geltend, im Interesse der Rentabilität eine entsprechende Aenderung der Bau- und Betriebsvorschriften für Nebenlinien mit geringerem Verkehr anzustreben.

Hand in Hand hiermit brach sich aber auch die Ueberzeugung Bahn, dass der gewohnte grosse Apparat in vielen Beziehungen auch aus in der Sache selbst liegenden Gründen für Bahnen der hier fraglichen Gattung nicht nothwendig sei und dass namentlich zahlreiche Vorschriften, die auf die Sicherheit des Betriebes sich bezogen, bei solchen Linien ohne weiteres entbehrt werden könnten.

Schon längst hatte man erkannt, dass die Gefahren, die man ursprünglich mit dem Eisenbahnbetriebe untrennbar verbunden glaubte und die vielleicht auch die Gesetzgebung zum Erlass mancher strengen Bestimmung veranlasst haben mochte, in mehreren Beziehungen weit überschätzt worden waren. Die musterhafte Ordnung auf den Deutschen Eisenbahnen, die unausgesetzte Vervollkommnung der technischen Anlagen und die Gewöhnung des Publikums hatten das ihrige dazu beigetragen, den Bahnbetrieb im allgemeinen nach und nach in einem minder gefährlichen Lichte erscheinen zu lassen, als dies in der ersten Zeit des Eisenbahnwesens der Fall war, wie denn auch das Beispiel anderer Länder, wo zum Theil von Anfang an wesentlich freiere Grundsätze hinsichtlich der Betriebssicherung zur Anwendung gebracht worden waren, nicht ohne Einfluss auf die allgemeine Anschauungsweise geblieben war. Dabei war nicht zu verkennen, dass gerade diejenigen Momente, aus denen seinerzeit die öffentliche Meinung vorzugsweise die Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes im allgemeinen hergeleitet hatte, bei einem grossen Theil der neuen Nebenbahnen in wesentlich geringerem Masse in Betracht kamen, wie bei der Mehrzahl der für den grossen Verkehr bestimmten älteren Eisenbahnlinien. Während andere Verkehrsinstitute von der Bewältigung lokaler Aufgaben erst nach und nach zu der Vermittelung entfernterer Verkehrsbeziehungen übergegangen waren, hatte die Eisenbahn gewissermassen den umgekehrten Entwickelungsgang genommen. Dasselbe Institut, welches ursprünglich nur in dem schnellen Transporte grosser Massen und auf weite Entfernungen seine Bestimmung zu finden schien, war nebenbei immer mehr zum Vermittler provinzialer und lokaler Verkehrsinteressen geworden. Die zahlreichen Lokalbahnen, die in allen Gegenden Deutschlands entstanden waren, hatten mit den grossen Eisenbahnlinien, abgesehen von der allen Bahnen gemeinsamen Verwendung der Dampfkraft auf Schienengleisen, nur noch wenig gemeinsames; sowohl ihre Aufgaben, als auch ihre Leistungen waren wesentlich andere und hiermit musste von selbst eine ins Gewicht fallende Modifikation derjenigen Einwirkungen verbunden sein, die der Eisenbahnbetrieb in seinen Beziehungen zum allgemeinen Verkehr — speziell aber in Ansehung der öffentlichen Sicherheit — im Gefolge hatte. Denn während bei den grossen Eisenbahnlinien die Intensität des Verkehrs infolge der mit der Zeit stetig vermehrten Fahrgeschwindigkeit, der zunehmenden Zugszahl und Zugsstärke sowie der wachsenden Komplizirtheit der Verkehrsanlagen und namentlich auch des Rangirgeschäfts von Jahr zu Jahr gestiegen war, sah man sich bei den Nebenbahnen aus Gründen wirthschaftlicher Natur veranlasst, von vornherein die entgegengesetzte Richtung einzuschlagen. Hier galt es von Anfang an, den untergeordneten Verkehrsverhältnissen durch thunlichste Einschränkung der Ausgaben ein wirthschaftliches Gegengewicht entgegen zu stellen. Folge hiervon war, dass die betriebliche Einrichtung ebenso wie die administrative Ausstattung auf das äusserste Mass beschränkt wurden und je mehr man sich daran gewöhnte, die Eisenbahn auch als Vermittlerin derartiger lokaler Verkehrsbeziehungen zu betrachten, um so allgemeiner wurde das Bestreben nach Vereinfachung der Verkehrseinrichtungen, um so bemerklicher aber

auch die Unterschiede des modernen Nebenbahnbetriebes von der gewohnten Betriebsweise.

Unter diesen Umständen war es erklärlich, dass ein grosser Theil derjenigen Vorschriften, die seinerzeit mit Rücksicht auf die Sicherheit des Verkehrs für den Eisenbahnbetrieb im allgemeinen erlassen worden waren, für die neuen Unternehmungen nicht mehr passen wollten. Namentlich kam in Betracht, dass bei dem weitaus grössten Theile dieser Bahnen schon aus ökonomischen Gründen die Annahme einer bedeutend ermässigten Fahrgeschwindigkeit geboten erschien, womit von selbst einer der hauptsächlichsten Gründe, die bislang für die Aufrechterhaltung der vielfachen Sicherheitsvorschriften massgebend gewesen waren, für Bahnen dieser Gattung in Wegfall gelangte. Wenigstens liess die verhältnissmässige Kürze der Entfernungen eine Ermässigung der Zugsgeschwindigkeit in den meisten Fällen als zulässig erscheinen, wie denn überdies die durch den lokalen Charakter dieser Bahnen bedingte grössere Zahl der Haltestellen nicht selten die Anwendung eines geringeren Geschwindigkeitsmasses auch aus technischen Gründen nothwendig machte. Hierzu kam, dass die geringere Belastung der Züge, die verminderte Zahl der täglichen Zugsverbindungen, die Einfachheit der Stationsanlagen, sowie theilweise auch die leichtere Konstruktion der Betriebsmittel eine Gefährdung des Bahnbetriebes, sowie auch des sonstigen Verkehrs in geringerem Masse befürchten liessen, als dies bei den dem grossen Verkehr dienenden Eisenbahnlinien erfahrungsgemäss der Fall ist.

Diese Umstände führten schliesslich dazu, dass man auch in Deutschland die Einrichtung des sogen. sekundären Betriebes für Lokalbahnen in Erwägung zog. Hierbei gaben die Vorgänge in England und Skandinavien ein gutes Vorbild. Dort waren namentlich in den abgelegenen und weniger bevölkerten Distrikten Eisenbahnlinien gebaut worden, welche — obwohl für Personen- und Gütertransport bestimmt — deshalb billiger zu bauen und zu betreiben waren, weil auf viele Annehmlichkeiten der Hauptbahnen und namentlich auf die grosse Fahrgeschwindigkeit von vornherein verzichtet worden war. Diese Bahnen wurden — weil sie in mehrfachen Beziehungen hinter der gewöhnlichen Vorstellung von Eisenbahnen zurückblieben — gemeinhin als Sekundärbahnen bezeichnet; ihre hauptsächlichsten Abweichungen von den Hauptbahnen zeigten sich namentlich in der Annahme schärferer Steigungen und Kurven, in der Verwendung leichterer Schienen, hölzerner Brücken, einfacher Hochbauten und — hinsichtlich des Betriebes — in der verminderten Geschwindigkeit der Züge, der Einschränkung der Beamtenzahl, sowie in der geringeren Rücksichtsnahme auf die Bequemlichkeit der Reisenden.

(Fortsetzung folgt.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3866 vom 20. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Ueberweisung eines Streitfalls zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 23. d. Mts.).

No. 3910 vom 22. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Beförderung der nach Schweden und Norwegen bestimmten Dienstkorrespondenz mit der Post (abgesandt am 24. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Vereinsfahrkarten.

Von den vielen Gegenständen, welche die Tagesordnung der bevorstehenden Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen enthält, wird diesseits der Vereinskartenfrage eine besondere Aufmerksamkeit zugewendet. Nicht dass man den Bestand des Vereins durch den befürchteten Wegfall der Karten irgendwie bedroht glaubt. Es würde sich gewiss dann sofort ein Deutscher und ein Oesterreichisch-Ungarischer Verband bilden, welche ihre Freifahrtskarten gegenseitig austauschen würden. Dass dieser Austausch aber nur auf die Oberbeamten und auf diejenigen Verwaltungsräthe ausgedehnt werde, welche wirklich im Eisenbahndienste thätig sind, darüber scheint auf keiner Seite ein Zweifel obzuwalten. In der That sind bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahngesellschaften in der Regel nur sehr wenige Verwaltungsräthe, welche gewöhnlich das sogenannte Exekutivkomitee bilden und von denen gewisse Bahngeschäfte auch wirklich versehen werden. Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes kommen im allgemeinen nur zu den Monatssitzungen, lassen sich daselbst über die Verhältnisse aufklären und geben auf Grund solcher, somit nicht auf eigener Wahrnehmungen beruhenden Kenntnisse ihre Stimme ab, beziehen aber dafür die festgesetzten Entschädigungen, mitunter sogar ziemlich hohe Jahresgehalte. Diesen gewöhnlich sonst in sehr guter Lage befindlichen Herren könnte die Vereinskarte ohne Bedenken entzogen werden.

Es möchte übrigens angezeigt erscheinen, bei dieser Gelegenheit auch die Frage der Versicherung fahrtbegünstigter Reisenden zu erörtern, da es zweifelhaft sein dürfte, ob billigerweise die Bahnverwaltungen für solche Personen im vollen Umfange bei Unfällen zu haften haben, von welchen gar keine oder nur theilweise Fahrgebühren erhoben werden.

Vermehrung des Fahrparkes der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Das diese Vermehrung betreffende Gesetz vom 26. Juli d. J. wurde im Reichs-Gesetzblatt vom 13. d. Mts. veröffentlicht. Nach demselben ist: 1. der für den bezeichneten Zweck erforderliche Betrag von 3 403 000 fl. gegen 5 pCt. Verzinsung und in fünf gleichen Jahresraten zu tilgen und 2. die Regierung ermächtigt, zum allmählichen Ankaufe von 971 Stück bis zur Eigenthumserwerbung leihweise seitens der Staatsbahnen zu benutzenden Wagen den Geldbetrag von 2 000 000 fl. zu verwenden und wie unter 1. zu verzinsen und zu tilgen.

Vorsichtsmassregeln gegen die Cholera.

Das K. K. Handelsministerium hat unter dem 2. d. Mts. über das Verhalten der Eisenbahnverwaltungen bei dem Vorkommen von Choleraerkrankungs- und Todesfällen bei Reisenden genaue Vorschriften erlassen. Vorläufig wurde dieser Erlass insbesondere an die Südbahngesellschaft und die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen gerichtet. Hoffentlich werden alle übrigen Bahnverwaltungen der Nothwendigkeit der Einführung solcher Massregeln überhoben bleiben. Infolge Weisung der Statthalterei haben auch schon die Bezirkshauptmannschaften Cilli und Bruck Vorkehrungen getroffen, dass in mehreren Südbahnstationen während der Fahrt an der Cholera erkrankende Reisende in Pflege und ärztliche Behandlung gegeben werden können. Diese Stationen sind vorläufig Tüffer, Cilli, St. Georgen, Bruck, Kapfenberg, Kindberg, Mürzzuschlag und Neuberg.

Die Oesterreichischen Staatseisenbahn-Schuldverschreibungen.

Der für die Schulden der Staatsbahnen geschaffene Abschnitt des Koursblattes hat gemäss einer der „N. Fr. Pr." entnommenen Mittheilung am 18. d. Mts. einen Zuwachs erfahren, indem die Titres der Franz-Josefbahn, und zwar sowohl die Eisenbahn-Schuldverschreibungen, welche an Stelle der Aktien ausgegeben werden, als die Prioritäten, in diesen Abschnitt aufgenommen wurden. So lange die Umtauschfrist für diese Aktien läuft, demnach bis 1. Februar 1887, bleiben auch die Aktien der Franz-Josefbahn, und zwar auf dem alten Platze notirt. Nun steht noch die Einbeziehung der Titres der Vorarlberger Bahn und der Rudolfbahn bevor; bezüglich der ersteren wird dies sehr bald der Fall sein, da die Durchführung des Umtausches binnen kurzer Zeit zu gewärtigen ist; der Umtausch der Rudolfbahn-Aktien dürfte dagegen in diesem Jahre kaum mehr vorgenommen werden. Der Umtausch hat aber in beiden Fällen nur formelle Bedeutung, da sowohl die Aktien als die Prioritäten der beiden Bahnen heute schon als Staatstitres betrachtet und bewerthet werden. Es ist nun interessant zu sehen, wie verschieden diese Bewerthung ist. Nach Einbeziehung sämmtlicher Eisenbahn-Schuldverschreibungen und Prioritäten der verstaatlichten Bahnen wird der Abschnitt für die Eisenbahnschuld des Staates zwölf Abtheilungen umfassen, deren Zinsfuss zwischen 3,6, 4, 4¾, 5 und 5¼ pCt. in Gold, Silber und Papier wechselt. Nach dem heutigen Koursstande — bei der Vorarlberger Bahn ist der letzte offizielle Kours vom 3. August angenommen — stellt sich die Bewerthung der Schuldtitres der Staatsbahnen wie folgt dar:

Staats-Schuldverschreibungen:	Zinsfuss pCt.	Währung in	Kours fl.	Rentabilität pCt.
Elisabethbahn für 100 fl.	5,00	Gold	129,30	4,83
Franz-Josefbahn für 200 fl.	5,25	Silber	222,75	4,71
Pilsen-Priesener Bahn für 100 fl.	4,00	Papier	93,75	4,26
Rudolfbahn für 200 fl.	4,75	Silber	194,50	4,88
Vorarlberger Bahn für 200 fl.	5,00	„	204,50	4,88

Prioritäten:

Elisabethbahn für 200 M. . .	3,60	Gold	120,20	3,69
Elisabethbahn für 200 M. . .	4,00	„	127,50	3,87
Franz-Josefbahn für 100 M. .	4,00	Silber	96,80	4,13
Pilsen-Priesener Bahn für 100 fl.	4,00	„	93,50	4,27
Rudolfbahn für 200 M. . .	4,00	Gold	125,00	3,94
Rudolfbahn für 100 fl. . . .	4,00	Silber	95,40	4,19
Vorarlberger Bahn für 100 fl..	4,00	„	95,70	4,18

Aus dieser Darstellung ist zunächst zu ersehen, um wie viel höher die in Gold verzinslichen Titres von Anlagekapitalen bewerthet sind, als die in Papier und Silber verzinslichen. Die 4 pCt. steuerfreien Goldprioritäten der Elisabethbahn verzinsen sich zum heutigen Kourse mit 3,87 pCt., die steuerpflichtigen Prioritäten, bei welchen die Marge bei der Verloosung eine grössere ist, nur mit 3,69 pCt. Die in Gold verzinslichen Staats-Schuldverschreibungen der Elisabethbahn verzinsen sich mit 4,83 pCt., zunächst wegen der späteren hypothekarischen Rangordnung und ferner weil die Konversion dieser Titres zweifellos in nicht langer Zeit erfolgen wird. Die Goldprioritäten der Rudolfbahn notiren mit Rücksicht auf den geringeren Werth der Hypothek niedriger als die der Elisabethbahn. Unter den in Silber verzinslichen Prioritäten nehmen die hervorragendste Stelle die der Franz-Josefbahn ein, welche sich mit 4,13 pCt. verzinsen. Sodann folgen die der Vorarlberger Bahn, der Rudolfbahn und endlich jene der Pilsen-Priesener Bahn mit 4,27 pCt. Hier ist die Verschiedenheit der Bewerthung theilweise eine zufällige, da sie nicht in allen Fällen dem Werthe der Hypothek entspricht. Noch deutlicher tritt diese Zufälligkeit der Koursentwickelung in dem Umstande hervor, dass die Pilsen-Priesener Silberprioritäten niedriger notiren, als die Pilsen-Priesener Staats-Schuldverschreibungen, obwohl sie denselben im eisenbahnbücherlichen Range vorausgehen. Unter den in Silber und Papier verzinslichen Eisenbahn-Staats-Schuldverschreibungen nehmen die der Pilsen-Priesener Bahn mit Rücksicht auf den Vorzug, welcher überhaupt den 4 pCt. vor den höher verzinslichen Titres gegeben wird, den ersten Rang ein, indem sie sich mit 4,26 pCt. verzinsen. Sodann kommen die 5¼ pCt. Titres der Franz-Josefbahn, welche eine Rentabilität von 4,71 pCt. besitzen. Die Staats-Schuldverschreibungen der Rudolfbahn und der Vorarlberger Bahn stehen in der Rentabilität gleich.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt: unter dem 18. Juli dem Realitätenbesitzer Alois Prochazka im Verein mit dem Ingenieur Franz Zelenka, beiden in Prag, für eine doppelgleisige Dampftramway von den Wolschaner Friedhöfen auf der Schwarzkosteletzer Aerarialstrasse bis zum Graben in Prag, nebst einer eingleisigen Abzweigung in Weinberge bis zur Grenze von Wrschowitz; unter dem 27. Juli dem Herrn Johann Hofmann, Bürgermeister von Rossbach in Böhmen, für eine von der Station Rossbach der Lokalbahn Asch-Rossbach bis an die Oesterreichisch-Sächsische Grenze in der Richtung nach Bad Elster und Adorf führende Lokalbahn; unter dem 8. August dem Dr. S. Nagel in Prag in Gemeinschaft mit Emanuel Muzika, Victor Noback und Wilhelm Wertheimer für eine von Triesch nach Teltsch führende Fortsetzungsstrecke der von den Gesuchstellern beabsichtigten normalspurigen Sekundärbahn von Wolframs nach Triesch auf die Dauer von sechs Monaten. Die den Herren Alfred Lorenz und Johann Brik, Professoren an der technischen Hochschule in Brünn, mit dem Erlasse vom 11. Dezember 1885 auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Teltsch über Datschitz und Zlabings nach Waidhofen an der Thaya und von Datschitz über Jamnitz nach Budwitz wurde unter dem 13. Juli auf weitere sechs Monate verlängert.

Lokalbahn Wels-(Haiding-)Aschach a. d. D.

Am 20. d. Mts. wurde diese von den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen betriebene Lokalbahn mit den Stationen Haiding, Breitenaich, Eferding und Aschach a. d. D., sowie den Haltestellen Breitwiesen, Finkelham, Kalchöfen, Lahöfen, Pupping und Karling dem öffentlichen Verkehr übergeben. Hierbei gelangten die Stationen für den Gesammtverkehr, die Haltestellen für den Personen- und Gepäckverkehr zur Eröffnung.

Wiener Stadtbahn.

Im Stadtbahnkomitee erstattete Gemeinderath Stiassny einen ausführlichen Bericht über den Antrag Sigmund Mayer, das zukünftige Verhalten des Gemeinderaths und der Regierung in der Stadtbahnfrage betreffend. In einer umfangreichen, beifällig aufgenommenen Darstellung besprich der Berichterstatter die Nothwendigkeit des einheitlichen Vorgehens von Staat und Gemeinde in dieser Angelegenheit, sowie die Nothwendigkeit des allmählichen Ausbaues der einzelnen, dem Stadtbauamts-Entwurfe zu Grunde liegenden Bahnlinien. Als die dringendsten Objekte werden bezeichnet: der Anschluss der Verbindungsbahn beim Praterstern an die Donau-Uferbahn, an die Abzweigungen zum städtischen Lagerhause und an die städtischen Bäder; die Wienthal-Linie, die Umgestaltung der Verbindungsbahn in eine solche, die hauptsächlich dem Personenverkehr zu dienen hat; der Ausbau des äusseren Gürtels, welcher bereits durch die Linien Donau-Uferbahn und Kaiser-Ebersdorf-Hetzendorf-Penzing in einer Länge von 35 km besteht; durch die 11,5 km lange Strecke Penzing-Nussdorf; endlich die Eröffnung des Personenverkehrs entlang der gesammten äusseren Gürtelbahn, wie ein solcher bereits auf der Theilstrecke Penzing-Hetzendorf eingerichtet ist. Die Betriebsführung auf allen Linien mit Einschluss der von Siemens & Halske zu erbauenden Donaukanal-Linie soll durch den Staat erfolgen, welcher seinerseits durch Aufstellung einer Pachtrente mit den genannten und etwaigen zukünftigen Unternehmern in ein Verhältniss zu treten habe. Das Komitee beschloss die Drucklegung der Anträge, sowie des Berichts.

Tariferhöhung und Ausfuhrprämien auf den Ungarischen Staatsbahnen.

Folgende offiziöse Pester Mittheilung macht nicht geringes Aufsehen: „Das Bestreben, dem Produzenten wie der Handelswelt die Verfrachtung der Produkte und Waaren möglichst billig zu stellen, bezw. den Wettbewerb zu erleichtern, hat die Verwaltungen der einzelnen Verkehrsanstalten Ungarns bewogen, seit Jahren mit den gesammten Frachtsätzen stets mehr herabzugehen. Die Führerrolle in dieser Hinsicht hat seinerzeit die Direktion der Ungarischen Staatsbahnen übernommen, und es ist unbestreitbar, dass die Ungarischen Staatsbahnen mit ihren Tarifregulirungen sehr bedeutende volkswirthschaftliche Vortheile geboten haben. Bei diesen durchschnittlich sehr vernünftigen Tarifbestimmungen wurde aber dennoch hie und da eine zu weitgehende Herabsetzung der Frachtsätze beschlossen, wodurch ohne Nothwendigkeit blos die Verminderung der Einnahmen der Staatsbahnen erzielt wurde. Es ist klar, dass dieses fortwährende Herabsetzen der Tarife, namentlich für sehr werthvolle Artikel, endlich eine Grenze finden musste. Die Tarifkommission der Ungarischen Staatsbahnen hat nun diese Frage einer eingehenden Erörterung unterzogen und den prinzipiellen Beschluss gefasst, für alle Waaren, die einen höheren Werth haben, so namentlich für die der ersten und zweiten Tarifklasse, eine, wenn auch nur geringe Frachtsatzerhöhung einzuführen. Die Feststellung aller Einzelnheiten wird erst jetzt erfolgen und diese geplante Erhöhung eines Theiles der Lokaltarife mit dem 1. Januar 1887 ins Leben treten. Hierdurch wird der Handel oder die Industrie nicht im entferntesten gehindert oder erschwert, da es sich um einen verschwindend kleinen Bruchtheil des Werthes der zu verfrachtenden Waaren handelt, hingegen werden die Einnahmen der Staatsbahnen sich um eine nicht geringe Summe erhöhen. Bei der hervorragenden Stellung, welche die Ungarischen Staatsbahnen unter den Verkehrsanstalten einnehmen, dürften die übrigen Eisenbahnen diese Tariferhöhungen um so bereitwilliger einführen, als die Einnahmen der gesammten Verkehrsanstalten mit den bisherigen Tarifen jährlich geringer werden.“ Die Nachricht ist gerade jetzt überraschend, weil das Ungarische Kommunikationsministerium erst vor kurzem die Ermässigung der Tarife für die Getreideausfuhr mit Aeusserungen begrüsste, welche eher die Absicht weiterer Tarifermässigungen verriethen.“ — Ueber die erwähnte Frachtermässigung, welche geradezu als eine Ausfuhrprämie anzusehen ist, wurde folgende Kundgebung erlassen: „Für die Beförderung von Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Hirse, Buchweizen, ferner Raps, Reps und Rübsen in Mengen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen treten in den Monaten August und September im Rückvergütungswege bei Auflieferung einer Minimalmenge von 100 t nachstehende Ermässigungen in Geltung: a) für Sendungen von den Stationen Göd, Dunakesz, Waitzen und Palota 0,20 M. pro 100 kg; b) für Sendungen von den Stationen, bezw. Bahnhöfen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und Ungarischen Staatsbahnen in Pest, Köbanya, Czegled, Szeged, Temesvar und von den zwischen Köbanya und Verciorova ausschl. und Bazias einschl. gelegenen Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft 0,30 M. pro 100 kg; c) für Sendungen, welche von den Stationen der Ungarischen Staatsbahnen und deren Hinterbahnen in Pest (Donau-Uferbahnhof), Köbanya und Szeged transito, ferner von Stationen der Ungarischen Staatsbahnen der Linie Kelenföld-Bruck in Kelenföld transito umkartirt werden, 0,35 M. pro 100 kg; d) für Sendungen von Abony, Merczifalva, Orczifalva und Szent-Andras, welche in Czegled transito bezw. Temesvar zur Umkartirung gelangen, der Unterschied zwischen den direkten Sätzen und der Umkartirung, vermehrt um 0,05 M. pro 100 kg. Sendungen mit Routenvorschriften sind von der Begünstigung ausgeschlossen. Die Erstattung erfolgt durch die Ungarischen Versandbahnen gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Versender lautenden Aufgaberecepisse bis längstens Ende Dezember.“

Herstellung von Eisenbahnzufahrtsstrassen.

Laut Entscheidung des Oesterreichischen Verwaltungsgerichtshofes ist die Frage, wer zur Herstellung einer Eisenbahnzufahrtsstrasse heranzuziehen sei, nicht von dem freien Ermessen der Behörde abhängig. Die Erhebungen in Bezug auf die gesetzliche Voraussetzung einer bezüglichen Heranziehung hat sich auch auf Umstände zu erstrecken, welche von einem der Herangezogenen behauptet werden. — In den Gründen wird ausgeführt, dass die Frage, ob die Interessen eines Unternehmens von einer Zufahrtsstrasse je nach seiner Lage und nach seinem Geschäftsbetriebe überhaupt gefördert werden, nur der Beurtheilung der Verwaltungsbehörden unterliegt.

Die Getreidekonkurrenz und die Arlbergbahn.

Von grossem Interesse für den Oesterreichischen Getreidebahnverkehr ist die Denkschrift, mit welcher sich die Handelskammer von Verona an die Italienische Regierung deshalb gewendet hat, damit dieselbe die Frachttarife bei der Getreideausfuhr baldigst und eingehend ermässige, da sonst der Getreidehandel Italiens, zumal der der Lombardei und Venetiens, seine besten Kunden verlieren würde. So habe früher die Schweiz ihren Getreidebedarf fast ausschliesslich auf den Märkten Oberitaliens gedeckt; seit dem Bestehen der Arlbergbahn beginne aber auch Ungarn sein Getreide auf die Schweizer Märkte zu senden. Allein abgesehen von dem Ungarischen Wettbewerbe, beginnen nun auch die Vereinigten Staaten die Schweiz mit Getreide zu versehen, welches auf dem Rhein dorthin gesandt wird. Und so wie in der Schweiz, gehe es in Italien, auch in Tirol, Savoyen und Süddeutschland, wohin überall jetzt das Ungarische und Amerikanische Getreide vordringe.

Eisenbahn-Silberkouponszahlung im Auslande.

Der Kours, zu welchem die Silberkoupons Oesterreichischer Eisenbahnpapiere an den Deutschen Zahlstellen eingelöst werden, wurde auf $80^7/_8$ pCt. erhöht, ist daher bis auf weiteres mit $161^3/_4$ *M.* für 100 fl. Oe. W. festgesetzt. — In dieser Notirung zeigt sich bereits der günstige Umschwung, welcher in dem so fortgeschrittenen Sinken des Silbers eingetreten ist, und welcher infolge der Amerikanischen Finanzverhältnisse wahrscheinlich länger Stand halten wird.

Das Kartellwesen und die Verbandtarife.

Infolge der Kündigung des Central-Abrechnungsbüreaus werden die diesfälligen Arbeiten beschleunigt. Wenn auch die bisherigen Kartellvereinbarungen von den Eisenbahnen selbst als unhaltbar oder überlebt bezeichnet werden, so findet doch die übrigens nur sehr vereinzelt und schüchtern auftretende Ansicht des Wegfalles aller Kartelle gar keinen Vertheidiger. Die Vertreter dieser Ansicht berufen sich darauf, dass die Franz-Josefbahn jahrelang ohne Kartell bestand und diese Zeit hinsichtlich der Erträgnisse keine nachtheilige oder das Publikum belästigende war. Damit erscheint aber keineswegs bewiesen, dass eine zweckentsprechende Kartellirung für gewisse Verkehre zum Schutze gegen das wilde Unterbieten nicht doch grösseren Vortheil gebracht hätte. — In der jüngst abgehaltenen Eisenbahn-Direktorenkonferenz wurde auch in der That über die Reform des Verbandtarif- und somit des Kartellwesens verhandelt. Es wurde der Grundsatz festgestellt, dass nur für Knotenpunkte und wichtige Stationen direkte Frachtsätze aufgestellt werden sollen, sonst aber mit Anstosstaxen zu rechnen sei. Im Interesse ökonomischer Gebahrung sollen ferner die Kommissionen stets am Sitze der geschäftsführenden Direktion tagen, welche den Fortgang der Arbeiten streng zu überwachen hat und bei etwaigen Meinungsverschiedenheiten zur Entscheidung Oberbeamten-Konferenzen einberufen soll.

Todesfälle.

Wieder ist der Hingang eines Eisenbahn-Fachmannes, und zwar eines Schriftstellers zu bedauern. Leo Robert Truxa, Redakteur der „Verkehrszeitung“, hat in Interlaken ein jähes Ende gefunden, welches insbesondere die jüngeren und niederen Bahnbeamten schmerzlich berühren wird. Mit aller Aufopferung, aber auch oft zu weit über das Ziel hinausgehend und mitunter sehr angreifend, nahm er sich dieser „kleinen Leute“ in uneigennützigster Weise an, welche ihn mit zahllosen, in seinem Blatt veröffentlichten Beschwerden und Wünschen nur zu häufig in Anspruch nahmen. Daneben gründete bezw. förderte er verschiedene Vereine für seine Schützlinge, z. B. den Lokomotivführer-Verein und zuletzt den Rechtsschutz-Verein, für welchen er noch vor einigen Wochen bei einer in Prag abgehaltenen Versammlung der dortigen Eisenbahnbediensteten lebhaft eintrat. Die „Verkehrszeitung“ wird von den Erben des Verblichenen in seinem Geiste weitergeführt werden. — Der Verwaltungsrath der Oesterreichischen Nordwestbahn hat durch das Ableben des kürzlich verstorbenen Landesausschussmitgliedes Dr. v. Bauer wieder ein Mitglied verloren, das dritte in kaum Jahresfrist. Die beiden früheren Lücken sind durch den Tod des ehemaligen Landesvertheidigungs-Ministers Grafen Widmann-Sedlnitzky und des Deutschen Generalkonsuls Ritter v. Mallmann entstanden. Dadurch ist die Anzahl der Verwaltungsräthe der Nordwestbahn auf fünfzehn verringert. Nachdem jedoch in der letzten Generalversammlung eine Statutenänderung genehmigt wurde, durch welche die Zahl der Verwaltungsräthe des Unternehmens auf 10 bis 16, anstatt wie bisher auf 16 bis 24 festgesetzt wird, dürfte für die nächste Zeit eine Vermehrung derselben kaum in Aussicht stehen.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Der Fürst von Bulgarien gefangen! Damit sind alle Friedenshoffnungen, in welche sich die Börse letzthin gewiegt hat, wieder zerstoben. Die Spekulation erzählte zwar von der Missernte in Ungarn und knüpft daran die Schlussfolgerung, dass die erhoffte Getreideausfuhr nichts anderes sein werde, als ein Traum. Nun ist die Ernte in Ungarn allerdings ungünstig ausgefallen, aber bei einem grossen Theile der Ernte entschädigt die Güte für den Umfang, auch können die noch bei weitem nicht gelichteten Vorräthe der letzten Jahre den Bedarf derjenigen benachbarten Länder vollständig decken, denen diesmal der Grund und Boden so wenig geboten hat, wie seit Jahren nicht. Es wird daher doch zur Ausfuhr kommen. Deshalb haussirten auch die davon berührten Bahnen wie Nordbahn (2283), Carl-Ludwigbahn (192.50), Nordwestbahn (174), Elbethalbahn (171.25) und Staatsbahn (230.60); nur Südbahn war wegen der Cholera bis auf 113.75 gedrückt.

Die Pariser Stadtbahn

Das Lastenheft (cahier des charges) für dieselbe.

(Fortsetzung aus No. 63.)

Titel V. Tarife und Bestimmungen für den Personen- und Güterverkehr.

Art. 45. Um die Gesellschaft für die durch das vorliegende Lastenheft übernommenen Leistungen und Ausgaben schadlos zu halten, und unter der ausdrücklichen Bedingung, dass dieselbe alle ihre Pflichten sorgfältig erfüllt, gestattet die Regierung ihr, vorbehaltlich der in dem folgenden Artikel 47 vorgesehenen Bestimmungen, während der ganzen Dauer der Konzession die Erhebung der nachstehend angegebenen Bahngelder und Transportpreise:

I. Personen und Hunde.

Für den Kopf und das Kilometer	Bahngeld Frcs.	Transportpreis Frcs.	im ganzen Frcs.
Reisende in der 1. Klasse	0,067	0,033	0,100
desgl. „ „ 2. „	0,050	0,025	0,075
desgl. „ „ 3. „	0,030	0,010	0,040
Unteroffiziere und Mannschaften der Land- und Seetruppen in Uniform in der 2. Klasse . . .	0,025	0,012	0,037
desgl. „ „ 3. „	0,015	0,005	0,020
Kinder unter 3 Jahren, welche auf dem Schoosse der sie begleitenden Personen sitzen, werden umsonst befördert.			
Kinder von 3 bis 7 Jahren bezahlen die Hälfte eines Platzes und haben das Recht auf einen besonderen Platz; in demselben Wagenraum dürfen 2 Kinder jedoch nur den Platz eines Erwachsenen einnehmen.			
Kinder über 7 Jahren zahlen den vollen Preis.			
Hunde, welche in den Personenzügen befördert werden	0,010	0,005	0,015

Die Gesammteinnahme für einfache Billete soll jedoch nicht geringer sein als 0,25 Frcs. in der 1. Klasse,
0,15 „ „ „ 2. „
0,10 „ „ „ 3. „
und nicht höher als 1,00 „ „ „ 1. „
0,75 „ „ „ 2. „
0,40 „ „ „ 3. „
falls nicht die Regierung auf Grund der durch den Artikel 47 ihr übertragenen Rechte in der Folgezeit diese Maximal- und Minimalsätze abändern sollte.

Für die dritte Klasse sind Retourbillets mit Gültigkeit für den Tag, an welchem sie gelöst sind, auszugeben, deren Preise um 50 pCt. geringer sein sollen, als diejenigen der zum

vollen Tarifsatze entnommenen einfachen Billets, wenn die Hinfahrt vor 7 Uhr Morgens in der Zeit vom 1. April bis zum 30. September und vor 8 Uhr Morgens in der Zeit vom 1. Oktober bis zum 31. März stattfindet; der niedrigste Tarifsatz für ein solches Retourbillet beträgt 0,20 Frcs.

Bei allen vorbezeichneten Sätzen ist die Staatssteuer mit einbegriffen.

An Sonn- und Feiertagen dürfen die Billetpreise nicht höher sein als an gewöhnlichen Tagen.

Auf den Personenbillets soll der öffentliche Verkaufspreis angegeben sein.

II. Güter.

Für die Tonne und das Kilometer	Bahngeld Frcs.	Transportpreis Frcs.	Im ganzen Frcs.
Güter jeder Art und Reisegepäck .	0,20	1,16	0,36

Die vorbezeichneten Sätze für die Güterbeförderung umfassen die Staatssteuer nicht. Eine durchfahrene Strecke unter 6 km gilt für 6 km. Das Gewicht der Tonne beträgt 1 000 kg. Gewichtsbruchtheile werden auf Hundertstel Tonnen oder 10 kg abgerundet. Jedes Gewicht zwischen 0 und 10 kg gilt also für 10 kg, zwischen 10 und 20 kg für 20 kg u. s. w. Der Preis einer Sendung soll, unbeschadet der durchfahrenen Entfernung, nicht geringer als 40 Cent. sein, falls nicht die Regierung auf Grund der durch den Art. 47 ihr übertragenen Rechte in der Folgezeit diesen Minimalsatz abändern sollte.

Art. 46. Wie ausdrücklich hervorgehoben wird, werden die Transportpreise der Gesellschaft nur unter der Voraussetzung, dass sie selbst auf eigene Kosten und durch ihr eigenes Material die Beförderung bewirkt, bewilligt.

Der Berechnung ist die durchfahrene Entfernung zu Grunde zu legen. Wenn der hiernach ermittelte Tarifsatz nicht ein Vielfaches von 0,05 Frcs. sein sollte, ist der zu erhebende Betrag zu einem solchen abzurunden, wobei die hinter dieser Zahl zurückbleibenden Bruchtheile vernachlässigt werden, wenn dieselben 0,25 Frcs. nicht erreichen; anderenfalls ist der Betrag nach oben abzurunden.

Das Verzeichniss der Entfernungen zwischen den verschiedenen Stationen wird durch den Minister der öffentlichen Arbeiten nach Massgabe des unter Betheiligung des Konzessionärs und der beaufsichtigenden Ingenieure aufgestellten Vermessungsprotokolls festgesetzt. Diese Vermessung wird an dem kürzesten Gleise entlang von Mitte bis Mitte Empfangsgebäude der beiden äussersten Stationen stattfinden.

Die nach vorstehenden Gesichtspunkten in Aussicht genommenen Tarifsätze müssen durch den Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt werden.

Art. 47. Wenn der in zwei auf einander folgenden Jahren erzielte mittlere Nettoertrag für das Aktienkapital eine höhere Verzinsung und Dividende als 6 pCt. ergibt, hat der Staat das Recht, eine Ermässigung der Tarife zu fordern. Diese Ermässigung ist derartig zu berechnen, dass die Verzinsung und die Dividende um 1 pCt. verringert wird. Die neuen Tarife werden am 1. Januar desjenigen Jahres in Kraft gesetzt, welches dem vorerwähnten Jahre folgt, in welchem der bezeichnete mittlere Nettoertrag ermittelt ist. Falls trotz dieser Ermässigung der jährliche Nettoertrag die Gewährung einer Verzinsung und Dividende für das Aktienkapital zwischen 5 und 7 pCt. gestattet, wird der Tarifsatz durch die Verwaltung nicht herabgesetzt werden.

Wenn der mittlere Nettoertrag in zwei auf einander folgenden Jahren nicht genügt, um dem Aktienkapital eine Verzinsung und Dividende von 5 pCt. zu gewähren, ist der Konzessionär berechtigt, vom 1. Januar des Jahres ab, welches demjenigen folgt, in welchem eine geringere Verzinsung und Dividende als 5 pCt. ermittelt ist, die ursprünglichen Tarifsätze wieder einzuführen.

Wenn dagegen die Verzinsung und Divende in zwei auf einander folgenden Jahren 7 pCt. überschreitet, hat der Staat das Recht, abermals eine Tarifermässigung zu fordern, welche derartig zu berechnen ist, dass die Verzinsung und Dividende um etwa 1 pCt. verringert wird. Falls trotz dieser Ermässigung der jährliche Nettoertrag die Gewährung einer Verzinsung und Dividende für das Aktienkapital zwischen 6 und 8 pCt. gestattet, wird der Tarifsatz durch die Verwaltung nicht herabgesetzt werden.

In entsprechender Weise ist weiterhin je nach dem Wechsel des jährlichen Nettoertrages der Bahn zu verfahren.

Art. 48. Jeder regelmässige Personenzug soll eine für den Verkehr ausreichende Anzahl von Wagen jeder Gattung enthalten, vorausgesetzt, dass diese Zahl mit einer Maximallänge des Perrons von 100 m vereinbar ist; die Gesellschaft ist jedoch nicht verpflichtet, mehr als zwölf Wagen in jeden Zug einzustellen.

Mit Genehmigung der Verwaltung ist der Gesellschaft gestattet, in jeden Personenzug Salonwagen einzustellen, für deren Benutzung auf den Vorschlag der Gesellschaft besondere Preise durch die Verwaltung festgesetzt werden. Die Zahl der Plätze in diesen Wagen darf den fünften Theil der sämmtlichen Plätze des Zuges nicht überschreiten.

Art. 49. Die in dem Tarif festgesetzten Bahngelder und Transportpreise sind auf jede untheilbare Masse von mehr als 3 000 kg Gewicht nicht mehr anwendbar. Die Gesellschaft darf jedoch die Beförderung untheilbarer Massen von 3 000 bis 5 000 kg Gewicht nicht verweigern; die Bahngelder und Transportpreise werden alsdann aber um die Hälfte erhöht.

Die Gesellschaft ist nicht verpflichtet, Massen von mehr als 5 000 kg Gewicht zu befördern.

Wenn die Gesellschaft ungeachtet der vorstehenden Bestimmung untheilbare Massen von mehr als 5 000 kg Gewicht befördert, ist dieselbe gehalten, derartigen Anforderungen unter gleichen Bedingungen mindestens während der Dauer von drei Monaten zu entsprechen. In diesem Falle werden die Transportpreise auf den Vorschlag der Gesellschaft durch die Verwaltung festgesetzt.

Art. 50. Die in dem Tarif festgesetzten Transportpreise finden keine Anwendung:

1. auf feuergefährliche oder explodirbare und sonstige gefährliche Gegenstände, für welche die Polizeivorschriften besondere Sicherheitsmassregeln fordern;
2. auf Gold und Silber, sowohl in Barren, als auch gemünzt oder verarbeitet, auf plattirtes Silber oder Gold, auf Quecksilber und auf Platina, sowie auf Schmuckgegenstände, Spitzen, Edelsteine, Kunstwerke und sonstige Werthstücke.

Die in dem Tarif festgesetzten Transportpreise sind auf alle Packete oder Kollis (auch einzeln verpackte) anwendbar, welche zu einer Sendung von im ganzen mehr als 40 kg Gewicht gehören und durch dieselbe Person an eine bestimmte Person versendet werden.

Die in dem vorstehenden Absatze hinsichtlich der Pakete und Kollis zugelassene Berechtigung kann von Spediteuren, Rollfuhrwerk-Unternehmern und sonstigen Verkehrsvermittlern nur dann in Anspruch genommen werden, wenn die durch sie versendeten Gegenstände zu einem Kollo vereinigt sind.

In den beiden vorbezeichneten Fällen, werden die Transportpreise jährlich durch die Verwaltung nach Anhörung der Gesellschaft festgesetzt.

Art. 51. Falls die Gesellschaft es für angezeigt erachten sollte, entweder auf der Gesammtstrecke oder auf Theilstrecken, mit oder ohne Bedingung die Taxen unter die durch den Tarif festgesetzten Grenzen zu ermässigen, dürfen die ermässigten Sätze erst nach mindestens drei Monaten für Personen und nach einem Jahre für Güter erhöht werden.

Jede durch die Gesellschaft in Aussicht genommene Tarifänderung ist einen Monat vor der Einführung durch Anschlag zu veröffentlichen.

Die Erhebung der abgeänderten Tarifsätze darf nur mit Genehmigung der oberen Verwaltung stattfinden.

Jede besondere Vereinbarung, welche die Bewilligung einer Ermässigung der genehmigten Tarife an einen oder mehrere Versender bezweckt, ist ausdrücklich untersagt. Diese Bestimmung findet jedoch auf etwaige, im Interesse des Staatsdienstes zwischen der Regierung und der Gesellschaft zu treffende Vereinbarungen keine Anwendung.

Im Falle einer Ermässigung der Tarifsätze wird der Abzug antheilig von dem Bahngelde und dem Transportpreise gemacht werden.

Art. 52. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Beförderung der Personen, Güter und sonstiger ihr anvertrauter Gegenstände stets sorgfältig, pünktlich und schnell, sowie ohne Bevorzugung Einzelner zu bewirken.

Die Kollis und sonstigen Gegenstände sind auf der Aufgabe- und Empfangsstation nach Massgabe der Uebernahme in besondere Listen einzutragen; in die Liste der Aufgabestation ist der für die Beförderung zu entrichtende Gesammtpreis einzutragen.

Die Versendung der nach demselben Bestimmungsorte adressirten Güter findet auf der Empfangsstation nach der Reihenfolge ihrer Eintragung in die Liste statt.

Jede Versendung von Gütern wird auf Verlangen des Versenders durch einen Frachtbrief bescheinigt, von welchem je ein Exemplar in den Händen der Gesellschaft und des Versenders verbleibt. Falls der Versender einen Frachtbrief nicht beanspruchen sollte, ist die Gesellschaft verpflichtet, ihm eine Quittung auszuhändigen, in welcher die Beschaffenheit und das Gewicht des Kollos, der Gesammt-Frachtpreis und die Beförderungsdauer anzugeben ist.

Art. 53. Die Güter und sonstigen Gegenstände werden von Station zu Station versandt und übergeben und während des Tages auf der Station den Empfängern zur Verfügung ge-

stellt, sofern dieselben sich vor 1 Uhr Nachmittags in der Güterexpedition einfinden. Nach dieser Zeit werden sie am folgenden Tage den Empfängern zur Verfügung gestellt.

Die oberste Verwaltung wird durch besondere Vorschriften festsetzen, um welche Zeit im Winter und im Sommer die Stationen zu öffnen und zu schliessen sind.

Art. 54. Die in dem Tarif nicht aufgeführten Nebengebühren, wie Abfertigungs-, Lade-, Entladungs- und Lagerungsgebühren, werden jährlich durch die Verwaltung nach Anhörung der Gesellschaft festgesetzt.

Art. 55. Falls die Gesellschaft ermächtigt werden sollte, entweder selbst oder durch einen Vermittler, für welchen sie die Haftpflicht übernimmt, das Speditionsgeschäft für alle ihr anvertrauten Güter zu bewirken, werden die zu erhebenden Tarifsätze durch die Verwaltung nach Anhörung der Gesellschaft festgesetzt. Dieselben sind für Jedermann ohne Ausnahme gültig.

Es bleibt jedoch den Versendern und Empfängern überlassen, die Zu- und Abfuhr der Güter selbst und auf eigene Kosten zu bewirken.

Art. 56. Ohne besondere Genehmigung der Verwaltung ist es der Gesellschaft untersagt, unmittelbar oder mittelbar unter irgend einer Benennung oder Form irgend welche Vereinbarungen mit Unternehmungen zur Beförderung von Personen oder Gütern zu Lande oder zu Wasser zu treffen.

Die Verwaltung wird auf Grund des Artikels 35 die Massnahmen vorschreiben, welche erforderlich erscheinen, um die vollste Gleichheit der Beziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmungen und der Eisenbahn zu sichern.

(Schluss folgt.)

Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn.

Die Betriebsergebnisse pro 1885 waren wiederum niedriger als im vorigen Jahre. Zwar steigerten sich die Einnahmen um 12 327 fl., dahingegen mussten 22 960 fl. mehr verausgabt werden, sodass am Schlusse nur ein Reingewinn von 90 593 fl. verblieb gegen 101 226 fl. in 1884, also eine Minderung von 10 633 fl. Die hauptsächliche Ursache dieser Steigerung der Ausgaben ist eine Folge der Konkurrenz mit den Niederländischen Eisenbahnen, welche für den Güterverkehr eine Mehrausgabe von 20 656 fl. erforderlich machte.

Die Einnahme aus dem Personenverkehr war ungefähr dieselbe als im vorigen Jahre, 221 101 fl. gegen 221 746 fl. in 1884.

Im Verkehre mit den Niederländischen Staatsbahnlinien wurden 7 549 Personen weniger, im Verkehre mit den Belgischen Staatsbahnen dahingegen 440 Personen mehr und im Transitverkehre zwischen Norddeutschland und Belgien 2000 Personen mehr befördert als in 1884. Von den übrigen Transitverkehren ist nur zu erwähnen, dass im Verkehre zwischen den Niederländischen Staatsbahnen und der Linksrheinischen Bahn 1824 Personen und im Verkehre zwischen der Holländischen Eisenbahn und der Linksrheinischen Bahn 980 Personen weniger befördert wurden als im vorigen Jahre.

In dem Transitverkehre zwischen Norddeutschland und Rotterdam und im Norddeutsch-Englischen Verkehre war nur eine geringe Aenderung gegen 1884 merkbar. Der Verkehr mit Rotterdam wurde bedeutend ausgedehnt durch Einführung direkter Billets in Verkehr mit Berlin, Braunschweig, Düsseldorf, Hamm, Leipzig, Magdeburg, Minden, Münster, Oeynhausen, Pyrmont-Lügde und Ruhrort. Für Düsseldorf und Berlin werden auch Retourbillets ausgegeben; nach Berlin sind diese Billets sowohl via Salzbergen als via Boxtel-Wesel gültig. Von combinirbaren Rundreisebillets wurde von 796 Personen Gebrauch gemacht gegen 280 in 1884.

Aus dem Gesammtgüterverkehr wurden etwa 13 000 fl. mehr vereinnahmt als in 1884. Im Localverkehre blieb der eigentliche Güterverkehr dem Jahre 1884 gleich; nur eine Mehreinnahme von 300 fl., während an Extraordinarien 2 000 fl. mehr vereinnahmt wurden. Die direkten Verkehre mit den Preussischen Staatsbahnen nehmen nicht unbedeutend zu, im Ganzen wurden in diesen Verkehren 14 960 t mehr befördert als in 1884; hiervon entfallen auf den Güterverkehr 10 960 t und auf den Kohlenverkehr 5 960 t, während der Transport von Eisenerz sich um 1 970 t verminderte. Die Einnahme aus diesen Verkehren steigerte sich um 14 424 fl. In den direkten Verkehren mit den Niederländischen Bahnen war keine nennenswerthe Aenderung merkbar, wogegen der Verkehr mit den Belgischen Staatsbahnen und mit den übrigen Belgischen Bahnen um resp. 7 745 t und 1 773 t zunahm. Die Einnahme aus den direkten Verkehren mit Belgien und Frankreich betrug 33 842 fl. oder 9 927 fl. mehr als in 1884.

Die Einnahmen betrugen: aus dem Personen- und Gepäckverkehr 221 101 fl. (221 746 fl. in 1884), aus dem Güter- und Viehverkehr 212 208 (181 990) fl.; überhaupt 433 309 (420 982) fl.

Die Betriebskosten betrugen:	1885	1884
Allgemeiner Dienst	39 234 fl.	38 862 fl.
Bahndienst	66 510 „	67 444 „
Betriebs- und kommerzieller Dienst	65 291 „	62 117 „
Maschinen- und Wagendienst	62 181 „	65 804 „
Allgemeine Kosten	109 500 „	85 529 „
Summa	342 716 fl.	319 756 fl.

Von den allgemeinen Kosten entfallen in 1885: auf den Güterverkehr 41 102 fl., auf Wagen- und Maschinenmiethe 9 439 fl., gemeinschaftlichen Dienst auf Bahnhof Boxtel 23 742 fl., desgl. auf Bahnhof Goch 592 fl., desgl. bei Büderich-Wesel 34 625 fl., in Summa 109 500 fl.

Es verbleibt ein Reingewinn von 90 593 fl. Nach Abzug einer Summe von 10 000 fl. für den Erneuerungsfonds wurden 80 000 fl. zur Auszahlung der verfallenden Koupons bestimmt und der Ueberrest (593 fl.), vermehrt mit dem Saldo des vorigen Jahres (343 fl.), zusammen 936 fl., auf neue Rechnung übertragen.

Die Baarrechnung beträgt 11 462 192 fl., während das Konto der Betriebsmittel sich auf 1 051 302 fl. beläuft.

Eisenbahnprojekt Marseille-Antwerpen.

Ueber den Plan einer neuen direkten Eisenbahnverbindung Marseille-Antwerpen als Konkurrenzlinie der Gotthardbahn bringt der in Genua erscheinende „Corr. Merc.“ beachtenswerthe Mittheilungen. Vor einigen Monaten beauftragte der französische Handelsminister den Ingenieur Théry, die Gotthardbahn und den über dieselbe gehenden Transitverkehr zum Gegenstand eines eingehenden Studiums zu machen, namentlich hinsichtlich der Frage, in wie weit der Verkehr Marseilles durch die Gotthardbahn geschädigt werde. Der jetzt vorliegende Bericht des Herrn Théry konstatirt, dass seit Eröffnung der Gotthardlinie der Verkehr Marseilles in beständigem Rückgang begriffen sei, während der Verkehr in Genua sich seitdem um etwa 50 pCt. gehoben habe. Der Deutsch-Italienische Verkehr sei von etwa 66 Millionen Francs vor Eröffnung der Gotthardbahn auf 111 Millionen Francs im Jahre 1885 gestiegen, ebenso der Belgisch-Italienische Verkehr, der früher fast gleich Null war, auf etwa 20 Millionen Francs in der Einfuhr. Im allgemeinen sei anzunehmen, dass etwa 30 pCt. des gesammten über die Gotthardbahn gehenden Verkehrs dem Französischen Handel entzogen worden sei. Infolge dessen wird der Französische Handelsminister angeblich den Kammern demnächst eine Reihe überaus wichtiger Vorlagen unterbreiten. Durch wesentliche Verbesserung der bereits bestehenden Eisenbahnverbindung zwischen Dijon und Brüssel und Erbauung von 300 km neuen Eisenbahnen soll eine möglichst direkte Eisenbahnlinie Marseille-Antwerpen über Dijon, Bar-le-duc, Rocroy, Charleroi und Brüssel hergestellt werden, welche die bisherige Verbindung zwischen Marseille und Antwerpen um 186 km abkürzen und insgesammt etwa 110 km kürzer sein soll, als die Linie Genua-Antwerpen über den Gotthard. Der Französische Minister hofft auf diese Weise den internationalen Verkehr Nordwest-Europas und namentlich Englands zu Gunsten Marseilles von Genua abzulenken. Um dieses Ziel noch sicherer zu erreichen, will der Handelsminister zugleich in Unterhandlungen mit den grossen Französischen Eisenbahngesellschaften eintreten, um sie zu wesentlichen Tarifherabsetzungen für diesen internationalen Verkehr zu bewegen. — Dass unter den gegenwärtigen Verhältnissen Genua einen bedeutenden Vorsprung vor Marseille hat, geht auch aus dem kürzlich erschienenen 1885er Jahresbericht der Holländischen Dampfschifffahrtsgesellschaft „Nederland“ hervor. Diese Holländisch-Ostindische Linie musste während der Monate August-November v. J. ihren regelmässigen Anlaufshafen Marseille wegen der ungünstigen sanitären Verhältnisse mit Genua vertauschen. Der Jahresbericht äussert sich nun sehr befriedigt über die in Genua erzielten Resultate, weil dieser Hafen der fremden Schifffahrt nicht nur wesentlich grössere Erleichterungen gewähre, sondern auch in viel günstigerer Verbindung mit den hauptsächlichsten Ausfuhr- und Einfuhrgebieten stehe.

Miszellen.

Vom Suezkanal.

Nach dem neuerdings veröffentlichten Jahresbericht der Suezkanal-Gesellschaft haben sich die Einnahmen aus dem Kanalbetriebe im verflossenen Jahre auf 65 Millionen Francs, die Ausgaben auf 31 Millionen Francs beziffert, so dass ein Gewinn von 34 Millionen Francs erzielt worden ist. Der Kanal ist im Jahre 1885 von 3 624 Schiffen mit 36½ Millionen Tonnen, die von 340 Schiffen mit fast ½ Million Tonnen Gehalt mehr als im Vorjahre befahren worden. Die Zahl der durch den Kanal beförderten Passagiere betrug 205 951 (gegen 151 916 im Jahre 1884), darunter 43 813 Engländer. Die durchschnittliche Dauer der Fahrt durch den Kanal stellte sich auf 43 Stunden; obgleich während einer zwölfstündigen Unterbrechung des Verkehrs infolge der Uebersegelung eines Baggers 123 Schiffe sich gleichzeitig im Kanal befanden, so haben dieselben ihn doch sämmtlich in drei Tagen passirt. Wenn der Verkehr im Kanal unter dem allgemeinen Daniederliegen des Frachten-

marktes nicht gelitten hat, so habe dies seinen Grund darin, dass die Herabsetzung der Kanalabgaben zur Gründung neuer und zur weiteren Ausdehnung bereits bestehender Unternehmungen geführt hat. Gegen Ende des Jahres 1885 zeigte sich eine Wiederbelebung des Handels, die aber schon in den nächsten Monaten wieder verschwand. Der Bericht hebt hervor, dass die letzte gute Ernte in Australien, der Französisch-Chinesische Handelsvertrag, die Annexion Birmas durch die Engländer, der Friede mit Madagaskar und die Deutsche Kolonisation in Ozeanien wahrscheinlich von günstigem Einflusse auf den Kanalverkehr sein würden. Inzwischen sind die von der Kanalgesellschaft geplanten Verbesserungen von der Aegyptischen Regierung genehmigt worden, so dass nunmehr die Verbreiterung des Kanals zwischen Port-Said und den Bitterseen um 14,84 m und des übrigen Theils desselben um 15 m, sowie die Vertiefung des ganzen Kanals auf 8½ m und die Beseitigung der Kurve beim Pimsahsee in Angriff genommen werden können.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Aenderung von Stationsnamen betreffend. Die an der Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn belegene, bisher mit „Schernberg Bahnhof“ bezeichnete Station, erhält die Bezeichnung „Schernberg-Gundersleben“, die bisherige Station „Schernberg Haltestelle“ wird „Schernberg“ benannt.

Berlin, den 18. August 1886. (1753)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

2 Güterverkehr.

Ungarisch - Deutscher Viehverkehr. Mit dem 1. September d. J. tritt für den Ungarisch-Deutschen Viehverkehr ein neuer Tarif an Stelle des bisherigen Tarifs vom 10. Dezember 1884 in Kraft. Insoweit Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze eintreten, behalten die alten Sätze noch bis zum 15. Oktober d. J. ihre Gültigkeit. Druckexemplare dieses Tarifs sind bei unserer Güterkasse Görlitz und im hiesigen Auskunftsbüreau, Bahnhof Alexanderplatz, käuflich zu haben.

Berlin, den 21. August 1886. (1754)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Stettin - Schlesisch / Märkisch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. Am 1. September 1886 tritt der Nachtrag VI zum Tarifhefte No. 1 in Kraft, welcher im Wesentlichen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn einerseits und den Stationen Falkenstein, Löbau und Niederau der Sächsischen Staatsbahnen andererseits enthält.

Dieser Tarifnachtrag kann von unserer Drucksachenverwaltung hierselbst bezogen werden.

Dresden, den 21. August 1886. (1755)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. September d. J. tritt für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und der Aachen-Jülicher Eisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona ein neuer Tarif in Kraft.

Durch denselben werden aufgehoben:
1. der Gütertarif für den Rheinisch-Niederdeutschen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1883;
2. der Gütertarif für den Mitteldeutschen Eisenbahnverband vom 1. Januar 1881;
3. der Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch) - Hannover vom 1. April 1882

nebst sämmtlichen dazu erschienenen Nachträgen, jedoch nur insoweit, als die bezeichneten Tarife und Nachträge Bestimmungen und Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen den in dem neuen Tarif aufgeführten Stationen enthalten.

Der neue Tarif hat grösstentheils Ermässigungen, aber auch Erhöhungen der zur Zeit bestehenden Frachtsätze im Gefolge.

Die Frachterhöhungen gelangen erst mit dem 15. Oktober d. J. zur Wirksamkeit.

Näheres ist bei den Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen zu erfahren, woselbst auch der Tarif zum Preise von 0,90 *M.* käuflich zu haben ist.

Köln, den 28. August 1886. (1756)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Norddeutsch - Sächsischer Verband. Am 1. September d. J. tritt der Nachtrag II zu Heft 2 des Norddeutsch-Sächsischen Verbands-Gütertarifs in Kraft. Dieser Nachtrag, welcher bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen ist, enthält im Wesentlichen neue Entfernungen und Stückgutfrachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Dresden (Alt- und Neustadt), Gera, Gera-Pforten, Görlitz, Grossenhain, Plagwitz-Lindenau, Röderau, Weida, Zeitz und Zittau der Sächsischen Staatsbahnen und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona.

Dresden, am 19. August 1886. (1757)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für Schnitthölzer des Spezialtarifs II bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg bezw. Frachtzahlung hierfür kommen im **Bayerisch-Sächsischen Güterverkehre** mit sofortiger Gültigkeit zwischen Ingolstadt (Lokalbhf.) und den diesseitigen Stationen Altenburg, Chemnitz, Gera, Glauchau, Greiz, Leipzig (Bayr. und Dresdn. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Plauen i/V. (ob. u. unt. Bhf.), Reichenbach i/V., Werdau, Zeitz und Zwickau ermässigte Frachtsätze zur Anwendung, welche bei den betheiligten Expeditionen zu erfahren sind.

Dresden, am 24. August 1886. (1758)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Im **Bayerisch-Sächsischen Güterverkehre** kommt am 1. September d. J. der Nachtrag I zu dem seit 1. August d. J. gültigen widerruflichen Ausnahmetarife für Mehl zur Einführung. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für die Stationen Görlitz und Netzschkau und kann von den betheiligten Expeditionen bezogen werden.

Dresden, den 25. August 1886. (1759)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Rheinisch-Niederdeutscher Kohlenverkehr. Am 1. September d. J. treten für ie Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Kokes und Briquets in Sendungen von mindestens 50 000 kg bezw. in Wagenladungen von je 10 000 kg im Verkehr von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach den Stationen Kaienmühle, Laage, Lalendorf, Rostock, Vollrathsruhe und Warnemünde der Neustrelitz-Warnemünder Bahn direkte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.

Köln, den 26. August 1886. (1760)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Vom 6. September cr. ab finden die in unserem internen Ausnahmetarif No. 5 **(Getreide etc.)** für die Badisch-Schweizerischen Uebergangsstationen vorgesehenen Frachtsätze, wie auf vorgelegene Stationen der Hauptbahn, so auch auf Stationen der vorgelegenen Seitenbahnen, wie der Elzthalbahn, der Freiburg-Altbreisacher Bahn u. s. w. Anwendung.

Am gleichen Tage treten für den Transport von Getreide etc. von Mannheim nach Stationen der Wiesenthalbahn und nach Station Thiengen ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt das Tarifbüreau, sowie die Güterverwaltung Mannheim.

Karlsruhe, den 24. August 1886. (1761)
Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 15. Oktober l. J. kommt der vom 10. Oktober 1879 ab gültige Reexpeditionstarif ab Mannheim für im Tarif genannte Güter, welche zu den Seehafen-Ausnahmetarifen des **West- und Nordwestdeutschen** bezw. des **Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verbandes** nach Mannheim bezogen und von da nach einer der im Tarif genannten Badischen Stationen weiter befördert werden, nebst Nachträgen ohne Ersatz zur Aufhebung.

Karlsruhe, den 24. August 1886. (1762)
Generaldirektion.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 67 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 28. August 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

2. Güterverkehr.

Staatsbahn-Verkehr Altona-Breslau. Vom 1. September d. J. ab kommen für die Beförderung von Zinkblech bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen bezw. bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum von Morgenroth, Malapane und Ohlau nach Altona und Ottensen loco und trans. nachstehende Ausnahmesätze zur Erhebung:

	nach Altona und Ottensen loco	nach Altona und Ottensen trans.
von Morgenroth	2,77 M.	2,64 M.
„ Malapane .	2,55 „	2,44 „
„ Ohlau . .	2,30 „	2,20 „

pro 100 kg.

Breslau, den 25. August 1886. (1763)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal-Güterverkehr betreffend. Vom 1. September ds. Js. ab kommt mit Genehmigung des K. Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, für den inneren Württembergischen Verkehr, sowie für den direkten Verkehr mit der Kirchheimer und der Ermsthalbahn folgende Tarifbestimmung zur Einführung:

„In frischem Zustande zur Aufgabe gelangende Sendungen von Beeren und Obst (mit Ausschluss von Südfrüchten, wie Feigen, Orangen, Citronen und dergl.) in Körben werden bei Auflieferung mit weissen Frachtbriefen eilgutmässig zu den einfachen Frachtgutsätzen befördert, jedoch ohne Garantie für Einhaltung der Lieferfrist für Eilgut. Für Sendungen mit rothen Frachtbriefen wird die Eilguttaxe erhoben.“

Stuttgart, den 23. August 1886. (1764)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Die mit unserer Bekanntmachung vom 14. Juli d. J. eingeführten ermässigten Frachtsätze für Mehl von Berlin Anhalt-Dresdener Bahnhof, Cöpenick und Moabit nach Crailsheim und Ulm Bayerische Staatsbahn finden bis auf weiteres auch Anwendung für die bezüglichen Sendungen nach Crailsheim und Ulm Württembergische Staatsbahn. Näheres ist in den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Erfurt, den 23. August 1886. (1765)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckarbahn. Wechselgüterverkehr zwischen dem Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und der Main-Neckarbahn. Zum Wechselgütertarif zwischen dem Direktionsbezirk Frankfurt a/M. und der Main-Neckarbahn vom 1. Mai 1883 tritt am 1. September l. J. der Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält Aufnahme der Kerkerbachbahn-Stationen, sowie theilweise ermässigte Frachtsätze für Steine des Spezialtarifs III.

Exemplare des Nachtrages sind durch unsere Güterexpeditionen zu beziehen.

Darmstadt, den 23. August 1886. (1766)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Main-Neckarbahn. Gütertarif für den Lokalverkehr der Main-Neckarbahn, sowie für den Verkehr der Main-Neckarbahnstationen mit Mannheim (Bad. B.) und Frankfurt a/M. (Sachsenhausen) [Staatsbahn]. Am 1. September l. J. kommt der Nachtrag I zum diesseitigen Lokalgütertarif zur Einführung. Derselbe enthält, neben einer Aenderung des Tarifs für die Nebengebühren und anderweiten Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 2 (für Rohprodukte), Durchgangsfrachtsätze für landwirthschaftliche Maschinen etc. von Mannheim Bad. B. und Weinheim nach Frankfurt a/M. (Sachsenhausen) transit, mit Weiterbestimmung nach Russland.

Exemplare des Nachtrags sind durch unsere Güterexpeditionen zu beziehen.

Darmstadt, den 21. August 1886. (1767)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Um den auf die Stationen der Neubaustrecke Brackwede-Osnabrück angewiesenen Versendern und Empfängern von Gütern der ordentlichen Tarifklassen, Fahrzeugen und lebenden Thieren die billigeren Frachtsätze der direkten Expedition schon jetzt zu gewähren, haben wir, da die Herausgabe der endgültigen Tarife sich verzögert, vorläufige Tarifmassnahmen getroffen, welche von heute an bis zur Erstellung direkter Tarife für die bezüglichen Staatsbahn- und Verbandsverkehre Anwendung finden. Die Güterexpeditionen zu Brackwede, Steinhagen, Halle i. Westfalen, Borgholzhausen, Dissen-Rothenfelde, Hilter, Wellendorf, Otto-Schacht, Oesede und Osnabrück (Westbahnhof, sowie Köln rechtsrheinisch) werden auf desfallsige Anfragen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 23. August 1886. (1768)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betheiligten Königlichen Eisenbahndirektionen und der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Breslau - Erfurt. Am 1. September d. J. tritt Nachtrag II zum Gütertarif in Kraft.

Derselbe enthält die Ausscheidung der für Station Cöthen bestehenden Bestimmungen und Tarifsätze; Aenderungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, der Nomenklatur des Ausnahmetarifs 4 (Eisen und Stahl), der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und des Stationsnamens Gross-Lichterfelde; Einbeziehung der Haltestellen Schönborn i/Schl. sowie Radis, Ergänzungen zu den Ausnahmetarifen und Berichtigungen. Insoweit durch letztere Frachterhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 15. Oktober d. J. ab.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 24. August 1886. (1769)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin - Thüringisch - Bayerischer Verband. Für die Beförderung von Holz des Ausnahmetarifs 1 Holz des Sp.-T. II, zwischen Ingolstadt (Lokalbahnhof) und Gera (Thür. u. Weim.-G. Bhf.). Leipzig (Berliner, Eilenburger, Magdeburger, Thüringer Bhf.), Plagwitz-Lindenau (Thüringer Bhf.) und Zeitz (Thür. Bhf.) treten mit sofortiger Wirksamkeit unmittelbare Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Erfurt, den 25. August 1886. (1770)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin - Thüringisch - Bayerischer Verband. In Abänderung unserer Bekanntmachung vom 1. August d. J. bringen wir zur Kenntniss, dass die für Chlorkalk und Soda eingeführten Ausnahmerfrachtsätze nur für Chlorkalk und kaustische Soda, nicht aber auch für Soda, rohe, kalcinirte und krystallisirte Anwendung finden.

Erfurt, den 23. August 1886. (1771)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum „Prager Transittarife“ vom 1. Oktober 1885 erscheint mit 15. September a. c. der Nachtrag II, enthaltend Aenderung von Stationsnamen und Frachtsätze für neueröffnete Stationen.

Prag, am 22. August 1886. (1772)
Betriebsdirektion
der K. K. priv. Böhmischen Westbahn.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Vierzehn Tage nach erfolgter Publikation im Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende Dezember 1886, werden unter den daselbst bekannt gegebenen Bedingungen für Mehl und Mahlprodukte von Brandeis und Brüsau-Brünnlitz, ferner von Smiritz und Neubidszow, bei Aufgabe von mindestens 1 000 (Tausend) kg pro Frachtbrief, rücksichtlich der speziell angeführten Strecken der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn die offiziellen Frachtsätze des Spezialtarifes I, unter Auflassung der Zuschläge zu den Frachtgebühren der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, im Rückvergütungswege berechnet. (1773)

Wien, am 20. August 1886.
Die Centralverwaltung.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Personenverkehr mit Carlsbad und Marienbad. Mit dem 1. September d. J. tritt zum Tarife für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen Carlsbad und Marienbad einerseits und Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Erfurt und Hannover, der Nordhausen-Erfurter und der Weimar-Geraer Eisenbahn andererseits Nachtrag I in Kraft. Durch denselben gelangen direkte Tourbillets III. Klasse für Personenzüge und neue, sowie erhöhte Billetpreise für

Tourbillets für alle Züge, ferner neue und erhöhte Gepäcktaxen zur Einführung. Die erhöhten Billetpreise und Gepäcktaxen gelten erst vom 10. Oktober d. J. ab. Näheres durch die Billetexpeditionen.

Erfurt, den 22. August 1886. (1774)

Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

4. Lieferfristen.

Deutsch-Polnischer Verband. Die für den Uebergangsverkehr Illowo-Mlawa bisher bestandenen Zuschlagsfristen zu den reglementsmässigen Lieferzeiten sind seit dem 31. Juli 1886 aufgehoben.

Bromberg, den 24. August 1886. (1775)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Submissionen.

Hafenbau in Riesa. Die Ausführung einer 475 m langen und 7,75 m hohen, etwa 8500 cbm Mauerwerk erfordernden Kaimauer am Riesaer Hafen, ist mit Einschluss der Gründungsarbeiten und Materiallieferungen zu verdingen.

Anschlagsformulare und Vertragsbedingungen können gegen Erstattung der Herstellungskosten vom 27. d. Mts. ab bei der Königlichen Strassen- und Wasserbauinspektion Meissen I in Riesa entnommen werden. Die ausgefüllten Kostenanschläge sind bis mit dem 10. September d. J. beim Hauptbüreau der unterzeichneten Generaldirektion hier versiegelt und mit der Aufschrift „Hafenbau in Riesa“ postgeldfrei einzureichen.

Dresden, den 23. August 1886. (1776)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

6 Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. 220 000 kg alter Eisenbahnschienen sind zu verkaufen, Angebote, mit bezüglicher Aufschrift versehen, bis zum 4. September d. J. dahier einzureichen. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 23. August 1886. (1777)

Grossherzogliche Direktion.

II. Privat-Anzeigen.

No. 16. Jahrgang 1886. Berlin, am 28. August 1886.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 26. August Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					A. Kolli mit Buchstaben sign.:					
1	B	—	15	—	eiserne Pflugschaare	128	1	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	
2	6. B. A. R.	17	1	—	blaue Stange —	$2^1/_2$	2	Schönfeld	„	
3	B. H.	1941	1	Kiste	? —	100	3	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
4	C L. B.	1260, 1223, 879, 610	4	—	eiserne Rungen —	—	4	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
5	C L. B	867, 334, 138, 452	4	—	eiserne Rungen —	—	5	„	„	
6	D. G	—	1	schwarzer Koffer	? —	55	6	Köln, Gepäck-Expedition	Linksrh. Köln	
7	E. K.	1142	1	Fass	Bier —	—	7	Langendreer	Rechtsrh. Köln	
8	F	1700/2	3	Ballen	? —	260	8	Güstrow	Meckl. Friedr.-Franzb.	
9	F. D.	695	1	Koffer	Kleider —	16	9	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	bez. Münster-Grebenstein.
10	F. S.	1972	1	Fass	leer —	25	10	Dortmund	Rechtsrh. Köln	
11	H.	816	1	—	Kette —	—	11	Rheine	„	
12	H & C	3077	1	Fass	leer —	$9^1/_2$	12	Deutzerfeld	„	
13	H. V. B.	2181	1	Ballen	Papier —	75	13	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
14	J. L C.	1	1	„	Wollabfälle —	29	14	Aachen	„	
15	K. B. B.	—	1	—	Kette —	—	15	Cöthen	„	
16	K. S.	—	1	Pack	leere Säcke —	8	16	Bremen	K. E.-D. Hannover	
17	P. C.	10	1	„	Papier —	22	17	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
18	P. S.	5225	1	Kiste	? —	105	18	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
19	R.	30043	1	Fass	Branntwein —	104	19	Köln Gereon	„	
20	W.	2	1	Ballen	Leder und Schuhmachergarn	29	20	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	
					B. Kolli mit Adr. sign.:					
21	Gebr. Sulzer Winterthur	—	1	—	Wagendecke —	—	21	Schöningen	K. E.-D. Magdeburg	
22	Harbrock Lengerich	—	1	—	Privat-Viehgitter —	—	22	Münster	Rechtsrh. Köln	
23	Jerxheim	14	1	—	Gitter aus rohem Holze	—	23	Jerxheim	K. E.-D. Magdeburg	
24	Kitzmann	10201	1	Fass	leer —	19	24	Plauen i/V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
25	Kocle	1	1	—	eis. Vorlegebaum —	—	25	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
26	Lemberg-Oswiecim	85	1	Pack	Auswandererkleider —	8	26	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
					C. Kolli mit Numm. sign.:					
27	—	5	1	—	Decke —	30	27	Hochfeld Rh.	Rechtsrh. Köln	
28	—	597	2	—	Koffer —	105	28	Salzbergen	„	
29	Schein	958	1	—	Velociped —	20	29	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
30	weiss	I	2	—	gusseis. Dachfenster —	14,5	30	Magdeburg	„	
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
31	+	—	1	Kollo	? —	3	31	Posen	K. E.-D. Breslau	
32	Pilsener Bier	91947	1	Fass	leer —	—	32	Corbetha	K. E.-D. Erfurt	auf der Strecke gefunden.
33	AbE (im Dreieck)	70591	1	Kiste	leer —	35	33	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur – Marke	Signatur – No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
					E. Kolli ohne Signatur:					
34	—	—	1	Pack	neue Körbe —	29	34	Elbing	K. E.-D. Bromberg	
35	—	—	1	—	kiefernes Brett 3,58 m lang	—	35	Filehne	„	
36	—	—	2	Bund	geschälte Weidenruthen	29	36	Ascherbude	„	
37	—	—	1	kleine Kiste	Kindergarderobe —	2½	37	Zoppot	„	Gepäck.
38	—	—	1	Korb	Kleider —	15	38	Pelplin	„	„
39	—	—	1	—	Blechschaufel mit Handgriff	2	39	Eisenach Th.	K. E.-D. Erfurt	
40	—	—	1	Packetchen	einige Ringe feiner Draht	—	40	Gera	„	
41	—	—	4	Kolli	Eisentheile —	16	41	Bremen	K. E.-D. Hannover	
42	—	—	1	—	Tannenbrett 3,06 cm lang, 17 cm breit, 24 cm stark	5,5	42	Unterlüss	„	
43	—	—	1	Kollo	6 Stück Forken ohne Stiel	6,5	43	Harburg	„	
44	—	—	1	—	brauner Handkoffer	15	44	Coblenz Rh. Gepäck-Exped.	Linksrh. Köln	
45	—	—	1	Kollo	Eisen —	17	45	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
46	—	—	1	Sack	altes Papier —	15	46	Duisburg	„	
47	—	—	1	Korb	leere Bordeauxflaschen	39	47	Düsseldorf	„	
48	—	—	1	Partie	Braunkohlen —	119	48	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	
49	—	—	1	—	eiserne Kette ohne Haken 17,35 m	23,5	49	Halle	„	
50	—	—	1	Kollo	Messing —	1,85	50	Magdeburg	„	
51	—	—	1	Pack	Eisentheile —	10	51	Stassfurt	„	
52	—	—	2	—	Kette und Eisenrohr	14	52	Spandau	„	
53	—	—	1	—	Gewichtstück —	10,5	53	Königslutter	„	
54	—	—	1	Pack	Gehstöcke —	—	54	Magdeburg	„	
55	—	—	1	—	eis. Maschinentheil —	3	55	Halberstadt	„	
56	—	—	1 1	— Pack	Umhängetasche für Arbeiter Hammerstiele —	—	56	„	„	
57	—	—	1	Packet	6 Feldstühle —	8	57	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
58	—	—	1	Kiste	Wein —	?	58	Vlissingen Hafen	Niederländ. Staatsb.	
59	—	—	6	Fässer	leer	± 360	59	Anvers Bs.	Grand Central Belge	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B R	1492	1	Ballen	Papier —	47	1	Suczawa	L.-Cz.-J.	seit 4/8.; von Köbanya gekommen.
2	D. R.	954	1	Kiste	? —	72½	2	Szolnok	Ungar. Staatsb.	
3	L. C. J. E.	62.75 59.5	4	Stück	Kratzenstützen —	100	3	Suczawa	L.-Cz.-J.	
4	N. R	495	1	Fass	Erdfarbe —	66	4	Szászváros	Ungar. Staatsb.	seit 4/8.; von Budapest gekommen.
5	Fischer	27	1	Stück	Plachen —	21½	5	Gyfehérvár	„	seit 11/7.; von Oderberg gekommen.
6	Liebmann	—	5	—	leere Säcke —	7½	6	Arad	„	seit 26/7.
7	Ung. Hradisch	106	1	Hut	Zucker —	10½	7	„	„	„ 30/6.
8	—	7	6	Ballen	Leinwand —	56	8	„	„	„ 6/8.
9	—	803	1	Hut	Zucker —	10½	9	Szolnok	„	„ 19/6.
10	—	1151	1	Stück	Plachen —	37	10	Déva	„	„ 5/8.
11	—	1399	1	Hut	Zucker —	9½	11	Ujszász	„	seit 17/7.; von N. Várad gekommen.
12	—	—	1 52	— —	Drahtbetteinsatz — Eisenstangen —	17 344	12	Czernowitz	L.-Cz.-J.	
13	—	—	3	Kolli	Deichsellehren —	24	13	Suczawa	„	
14	—	—	1	—	leerer Korb —	15	14	Békésföldvár	Ungar. Staatsb.	seit 6/5.
15	—	—	2	—	Bretter —	16	15	Boldogháza	„	„ 25/5.
16	—	—	1	—	Brett —	85	16	Mezoberény	„	„ 27/5.
17	—	—	1	—	Brett —	—	17	Szolnok	„	seit 27/5.; von Kassa gekommen.
18	—	—	1	—	Pfosten —	10	18	„	„	seit 8/6.
19	—	—	5	Stück	Barchet —	19½	19	Csaba	„	„ 8/8.
20	—	—	19	„	Stangenholz —	119	20	Kurtics	„	seit 23/6.; von Pankota gekommen.
21	—	—	1	—	Bretttheil —	1	21	Arad	„	seit 10/6.
22	—	—	1	Bund	Ruthenbesen —	10	22	„	„	„ 24/6.
23	—	—	14	—	Holzstangen —	158	23	„	„	seit 9/7.; von Wien gekommen.
24	—	—	1	—	Eisenring —	1	24	„	„	seit 25/7.
25	—	—	1	Ballen	Hadern —	35	25	Temesvár	„	seit 9/6.; von Graz gekommen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstr. 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

No. 68. **Zeitung des Vereins** 1886.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 1. September 1886.

Unser Redaktionsbüreau befindet sich vom 1. September cr. ab Berlin W. Landgrafenstrasse 16.

Die Sekundäreisenbahnen des Königreichs Sachsen

dargestellt von W. Ledig, Finanzrath bei der Königlichen Generaldirektion, und Ferd. Ulbricht, Rechnungsrath und Vorstand des statistischen Büreaus der Sächsischen Staatsbahnen.

(Fortsetzung aus No. 67.)

Die erste Bahn Deutschlands, welche nicht blos in ihrem Bau, sondern auch in ihrem Betriebe durchweg den Charakter einer Sekundärbahn aufwies, war die schmalspurige Bröltalbahn (Spurbreite 0,785 m), welche auf der Strasse von Hennef nach Waldbröl angelegt und mit einer Zweigbahn von Schönenberg in das Saurenbacherthal verbunden ist. Dieser Bahn, deren letzte Theilstrecke Ruppichteroth-Waldbröl im September 1870 dem Verkehre übergeben wurde, folgten bald die gleichfalls schmalspurig angelegten Linien von Ocholt nach Westerstede in Oldenburg (Spurweite 0,750 m) und von Salzungen nach Kaltennordheim in Thüringen (Spurweite 1,00 m), welche letztere unter dem Namen „Feldabahn“ allgemeiner bekannt ist. Der Betrieb dieser Linie wurde — im Mangel allgemeingültiger Vorschriften für Sekundärbahnen — durch besondere Polizeiverordnungen der Verwaltungsorgane geregelt.

Die Reichsorgane beschäftigten sich mit der hier in Rede stehenden Materie zuerst im Jahre 1876, woselbst im Reichs-Eisenbahnamt ein Entwurf zu den „Bahnpolizei- und Signalvorschriften für schmalspurige wie für Bahnen von untergeordneter Bedeutung“ ausgearbeitet wurde.

Bereits früher hatten innerhalb der technischen Kommission des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Berathungen über diesen Gegenstand — namentlich soweit es sich um Fragen betrieblicher Natur handelte — stattgefunden, deren Ergebniss in einem zunächst als Manuskript gedruckten Entwurfe, betreffend die Grundzüge für die Gestaltung der sekundären Eisenbahnen, in einer am 26. Mai 1876 in Konstanz zusammengetretenen Technikerversammlung zur Vorlage gelangte und sodann mit einigen Modifikationen in der am 31. Juli desselben Jahres zu München anberaumten Generalversammlung des Vereins von den Vereinsverwaltungen angenommen wurde. Den Ausführungen dieses Entwurfes gebührt das Verdienst, die prinzipiellen Unterschiede des Haupt- und Nebenbahnbetriebes in anschaulicher Weise hervorgehoben und hierbei die volkswirthschaftliche Nothwendigkeit umfassender Vereinfachungen im Bau und Betriebe für Bahnen der letzteren Gattung nachgewiesen zu haben. Auch hierbei wurde davon ausgegangen, dass der weitere Ausbau des Deutschen Eisenbahnnetzes nur dann wirksam gefördert werden könne, wenn sich Mittel und Wege finden liessen, um die Anlage- und die Betriebskosten der Lokalbahnen wesentlich herabzumindern.

In Anknüpfung an diese „Grundzüge“ ward vom Reichs-Eisenbahnamte der bereits erwähnte Entwurf zu den Bahnpolizei- und Signalvorschriften für Bahnen untergeordneter Bedeutung ausgearbeitet, welcher den Eisenbahnverwaltungen zu Anfang des Jahres 1877 zur Prüfung und gutachtlichen Aeusserung zugefertigt wurde. Die Bestimmungen jenes Entwurfes schlossen sich im wesentlichen an die in den Grundzügen enthaltenen Vorschriften an und statuirten nur in einzelnen Beziehungen Abweichungen, die später auch nur zum Theil in die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung übergegangen sind. Die Publikation dieser Bahnordnung erfolgte — nachdem der Entwurf am 6. Juni 1878 mit einigen unwesentlichen Modifikationen im Bundesrathe zur Annahme gelangt war — in No. 24 des „Centralblattes für das Deutsche Reich“ vom 14. Juni 1878 mit der Massgabe, dass die Bahnordnung mit dem 1. Juli 1878 in Kraft trat.

Die hauptsächlichsten Erleichterungen, welche die Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung gegenüber den bezüglichen Vorschriften des Betriebsreglements und der Bahnpolizei-Ordnung für die Anlage und den Betrieb der Lokalbahnen mit sich brachte, waren folgende:

1. Die Bahnbewachung fällt bei einer Fahrgeschwindigkeit bis zu 15 km pro Stunde weg; bei grösseren Geschwindigkeiten, und zwar bis zu 30 km pro Stunde, ist sie nur an frequenten Wegübergängen und an besonders gefährdeten Stellen der Bahn erforderlich.

2. Die Bahnstrecke braucht — im Gegensatz zur Hauptbahn, welche dreimal täglich revidirt werden muss — nur einmal täglich revidirt zu werden.

3. Die Zahl der zu besetzenden Bremsen bei den Sekundärbahnzügen ist eine wesentlich geringere als bei den Personenzügen der Hauptbahnen.

4. Bahneinfriedigungen sind nicht erforderlich.

5. Barrieren für nicht frequente Wegeübergänge sind überhaupt entbehrlich, für frequente Wegeübergänge dann, wenn dieselben nur mit einer Geschwindigkeit von 15 km pro Stunde befahren werden.

6. Sperrsignale an den Bahnhöfen, sowie Vorsignale für Weichen auf freier Strecke sind nicht vorgeschrieben,

sowie

7. die zulässige Abnutzung der Radreifen an den Maschinen und Waggons ist eine grössere als auf den Hauptbahnen.

Ausser diesen hauptsächlichen Aenderungen wurden durch die neue Bahnordnung noch eine grosse Anzahl minder wichtiger Bestimmungen des Betriebsreglements und der Bahnpolizei-Ordnung in Wegfall gebracht, wodurch in manchen Richtungen gleichfalls Ersparnisse an den Betriebskosten ermöglicht wurden.

Als die wichtigste der durch die Bahnordnung statuirten Neuerungen — und zwar in betrieblicher und finanzieller Beziehung — stellte sich im vornherein die Bestimmung dar, wonach bei den Sekundärbahnen unter gewissen Voraussetzungen der Wegfall der Bahnbewachung und speziell der Niveauübergangs-Bewachung als zulässig erklärt wurde. Es ist bekannt, welche bedeutende Rolle gerade dieses Ausgabekapital in den Budgets sämmtlicher Bahnverwaltungen spielt, und naturgemäss muss sich dieses Verhältniss bei denjenigen Linien, die — wie die Sächsischen Bahnen — nur dichtbevölkerte Gegenden und zwar vorwiegend in Terraingleiche durchschneiden, besonders ungünstig gestalten. Hieraus erklärt sich, dass beispielsweise bei den Sächsischen Staatsbahnen die Ersparniss, welche bei vollständiger Beseitigung der Bahnbewachung auf den Sekundärbahnen zu erwarten war, auf durchschnittlich 10 000 *M.* pro Meile veranschlagt werden konnte, und die Erfahrung hat zur Genüge dargethan, dass dieser Betrag keineswegs zu hoch gegriffen war. Dabei ist zu berücksichtigen, dass speziell innerhalb des Sächsischen Staatsbahnbereichs schon früher — bevor an die Erleichterungen der Eisenbahnordnung zu denken — unausgesetzt auf die Einschränkung der Bahnbewachungskosten hingearbeitet worden war, und dass diese Bestrebungen gerade bei denjenigen Linien, die nachmals zu Sekundärbahnen erklärt wurden, bereits zu wesentlichen Ersparnissen geführt hatten.

b) in Sachsen.

Innerhalb des Sächsischen Bahnbereiches wurden für die Einführung des sekundären Betriebes nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zunächst folgende Nebenbahnen ausersehen:

Limbach - Wittgensdorf,
Pockau - Olbernhau,
Niederschlema - Schneeberg,
Penig - Narsdorf - Rochlitz,
Potschappel - Hermsdorf.

Von diesen Linien, welche zusammen eine Länge von 46,57 km repräsentiren, dienen die vier zuerst genannten dem Personen- und Güterverkehr, während die zuletzt gedachte Strecke Potschappel-Hermsdorf den Kohlenverkehr aus einigen Werken des Plauenschen Grundes nach der Dresden-Chemnitzer Staatseisenbahn vermittelt. Sämmtliche Strecken kommen als Nebenlinien für den Durchgangsverkehr nicht in Betracht, auch liessen ihre ungünstigen finanziellen Ergebnisse eine Ersparniss an Betriebskosten ganz besonders wünschenswerth erscheinen.

Die Entscheidung darüber, welche Einschränkungen des Betriebes Platz zu greifen hatten, war von den Verkehrserfordernissen der einzelnen Linie abhängig zu machen. In der Hauptsache handelte es sich bei diesem ersten praktischen Versuche nur um eine Ermässigung der Fahrgeschwindigkeit, und zwar wurde diese zunächst für alle fünf Linien gleichmässig auf 15 km pro Stunde festgesetzt.*)

Im übrigen beschränkten sich die Reduktionen des Betriebes auf die Einschränkung des Personalbestandes, auf Vereinfachung des Signaldienstes (Beseitigung der Glockensignalisirung, Einziehung der optischen Signale), Beseitigung der Barrieren an den Niveauübergängen und den Wegfall der ersten Wagenklasse in den Sekundärbahnzügen. Die Konzessionen, welche die Bahnordnung rücksichtlich der baulichen Anlage enthält, waren selbstredend für diese Linien, die sämmtlich als Primärbahnen ausgebaut waren, in der Hauptsache gegenstandslos. Ebenso konnten auch diejenigen Vereinfachungen, die bei den späteren Sächsischen Sekundärbahnen in Ansehung der Billet- und Gepäckabfertigung durchgeführt worden sind, im vorliegenden Falle noch keine Anwendung finden, da die zur Verwendung kommenden Hauptbahnwagen die Interkommunikation während der Fahrt nicht gestatteten.

Zu diesen Bahnen — auf denen der sekundäre Betrieb am 15. Oktober 1878 eingeführt wurde — kam im Laufe der Zeit noch eine grössere Anzahl Nebenlinien hinzu, die in ihrer Mehrzahl gleichfalls als Primärbahnen ausgebaut waren und erst später — auf Grund analoger Gesichtspunkte — zu Sekundärbahnen im Sinne der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung erklärt wurden. Es sind dies folgende:

		Länge km		Länge km
Werdau-Weida-Mehltheuer		67,66	Carolaschacht - Kohlenbahn bei Potschappel	0,93
Herlasgrün-Falkenstein		22,10	Staatskohlenbahnen bei Oelsnitz b/L.	2,03
Grossbothen-Wurzen		25,22	Staatskohlenbahnen bei Lugau	0,78
Stollberg-St. Egidien		19,46	Privatkohlenbahnen bei Oelsnitz b/L. und bei Lugau	11,61
Plagwitz-Gaschwitz		9,79	Oberhohndorf - Reinsdorfer Kohlenbahn	12,21
Höhlteich-Wüstenbrand		13,06	Brückenbergschacht-Kohlenbahn b. Zwickau	5,42
Jägersgrün-Adorf		32,41	Altenburg - Zeitzer Bahn mit den anschliessenden Privatkohlenbahn.	40,91
Zwota-Klingenthal		8,04	und endlich	
Rosswein-Hainichen		19,92	Gaschwitz - Meuselwitzer Bahn mit den anschliessenden Privatkohlenbahnen	29,27
Weipert-Annaberg		19,05		
Reitzenhain-Pockau		31,23		
Bienenmühle-Moldau		13,27		
Riesa-Nossen		33,53		
Geithain-Elsterwerda		21,65		
Neustadt-Dürrröhrsdorf		16,06		
Deubner Kohlenbahn	bei Potschappel	0,57		
Hänichener "	bei Potschappel	12,48		
Rixpiener "	bei Potschappel	1,00		
Windberg- "	bei Potschappel	1,06		
Segen-Gottesschacht-Kohlenbahn	bei Potschappel	0,83		

Alle diese Linien**), welche in Gemeinschaft mit den oben erwähnten fünf Strecken eine Gesammtlänge von 518,12 km

---

*) Es stellte sich nämlich heraus, dass eine nennenswerthe Ersparniss an Betriebskosten nur durch eine möglichst weitgehende Beseitigung der Bahnbewachung zu erzielen sein werde und diese war — wie schon erwähnt — von Annahme der in der Bahnordnung angegebenen Minimalgeschwindigkeit abhängig. Später hat allerdings auf einigen dieser Linien wieder eine mässige Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit stattgefunden.

**) Die Linien Weida - Mehltheuer, Stollberg - St. Egidien, Plagwitz - Gaschwitz, Bienenmühle - Moldau sowie die Staats- und Privat-Kohlenbahnen bei Oelsnitz b/L. sind in gewissen Beziehungen allerdings sekundärbahnmässig ausgebaut worden. Da indess ihr Betrieb von demjenigen der übrigen hier genannten Bahnlinien — und somit auch von demjenigen der Hauptbahnen — im wesentlichen nicht abweicht, so können sie als Sekundärbahnen im eigentlichen Sinne nicht in Betracht kommen.

ergeben, können aus den im Eingange dieses Abschnittes angegebenen Gründen nicht als Sekundärbahnen im eigentlichen Sinne angesehen werden. Es wird deshalb von ihnen — da die vorliegenden Abhandlungen nur den Zweck haben, die als Sekundärbahnen gebauten und als solche betriebenen Eisenbahnen des Königreichs Sachsen in ihren Abweichungen von den gewohnten Bau- und Betriebsverhältnissen zu schildern — hier nicht weiter die Rede sein.

Als eigentliche Sekundärbahnen, also als Bahnen, die als Sekundärlinien gebaut sind und nach der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung betrieben werden, kommen in Sachsen zur Zeit folgende Linien in Betracht:

Bezeichnung der Linie	Länge km	Eröffnungs-zeit	eröffnete Theilstrecke	Bauzeit in Monaten
		a) mit normaler Spurweite (1,435 m)		
1. Pirna-Berggiesshübel . .	14,92	19. Juli 1880	—	14
2. Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg	17,33	20. Sept. 1883	—	30
		b) mit schmaler Spurweite (0,750 m)		
3. Wilkau-Saupersdorf . .	10,05	17. Okt. 1881	Wilkau-Kirchberg	16
		1. Nov. 1882	Kirchberg-Saupersdorf	
4. Hainsberg-Kipsdorf . . .	25,74	1. Nov. 1882	Hainsberg-Schmiedeberg	26
		3. Sept. 1883	Schmiedeberg-Kipsdorf	
5. Oschatz-Döbeln	30,92	15. Sept. 1884	Mügeln-Grossbauchlitz	21
		1. Nov. 1884	Grossbauchlitz-Döbeln	
		7. Jan. 1885	Mügeln-Oschatz	
6. Radebeul-Radeburg . .	16,55	16. Sept. 1884	—	14
7. Klotzsche-Königsbrück .	19,49	17. Okt. 1884	—	16
8. Zittau-Markersdorf	13,72	11. Nov. 1884	—	16

Ausserdem sind gegenwärtig innerhalb des Sächsischen Bahnbereiches noch folgende Sekundärbahnen im Bau begriffen:

Geithain-Leipzig (normalspurig) . . . . 43,7 km lang
Schönberg-Schleiz „ . . . . 14,9 „ „
Meuselwitz-Ronneburg „ . . . . 26,8 „ „
sowie
Mosel-Ortmannsdorf (schmalspurig)*) . . 13,9 „ „
Wilischthal-Ehrenfriedersdorf „ } . 16,5 „ „
mit Herold-Thum „
und
Potschappel-Wilsdruff . . . . 11,4 „ „

Von den im Betriebe befindlichen Linien sind die unter 1 bis 4 und 6 bis 8 aufgeführten Sackbahnen, während die unter 5 genannte schmalspurige Linie Döbeln-Oschatz die beiden Hauptbahnlinien Leipzig-Riesa-Dresden und Leipzig-Döbeln-Dresden mit einander verbindet.

Die im Betrieb befindlichen Schmalspurbahnen Sachsens repräsentiren zur Zeit eine Gesammtlänge von 116,47 km, während das normal ausgebaute Eisenbahnnetz (einschliesslich der normalspurigen Sekundärbahnen) eine Länge von 2 203,86 km umfasst.

Sämmtliche Schmalspurbahnen schliessen sich, ebenso wie die beiden normalspurigen Sekundärbahnen Pirna-Berggiesshübel und Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg, soweit als möglich dem Laufe öffentlicher Strassen an, indem sie theils auf diesen selbst, theils neben denselben auf besonderem Banquet angelegt sind. Sie dienen sämmtlich dem Personen- und Güterverkehr, und zwar zeigt sich fast bei allen — im Gegensatz zu der Mehrzahl der Normalbahnen — eine verhältnissmässig starke Entwickelung des Personenverkehrs. Denn während bei den Normalbahnen beispielsweise im Jahre 1884 die Einnahmen aus dem Personenverkehr 31,1 pCt., die Einnahmen aus dem Güterverkehr aber 68,9 pCt. der Gesammteinnahme ausmachten, betrug bei den Schmalspurbahnen innerhalb des gleichen Zeitraums die Einnahme — für die im Betrieb befindlichen Linien gemeinschaftlich — aus dem Personenverkehr 50,7 pCt., die Einnahme aus dem Güterverkehr aber nur 49,3 pCt. der Gesammteinnahme.

Der lokale Charakter der Sächsischen Schmalspurbahnen tritt hauptsächlich darin hervor, dass dieselben — einschliesslich der Strecke Oschatz-Döbeln, die geographisch allerdings zwei Hauptbahnlinien mit einander verbindet — für den durchgehenden Verkehr nicht in Betracht kommen, sondern ihre Bestimmung lediglich in der Bedienung deren örtlichen Verkehrsbedürfnisse finden und insofern nur als Zufuhrstrassen anzusehen sind.

An Massengütern kommen auf den Schmalspurbahnen vorzugsweise in Betracht: Kohlen, Holz, Getreide, Steine (rohe und gebrannte), Mehl, Rüben, Kalk, Glas, Vieh, Wolle, Thonwaaren und Düngemittel.

Für die Anlage und betriebliche Ausrüstung der Sächsischen Schmalspurbahnen ist in vielen Beziehungen das Vorbild der älteren Deutschen Schmalspurbahnen — nämlich der Brölthalbahn, der Feldabahn, sowie der Ocholt-Westersteder Bahn — massgebend gewesen. Doch war hierbei nicht zu übersehen, dass die Verkehrsverhältnisse, welche für diese Linien in Betracht kommen, von denen des dichtbevölkerten und industriereichen Sachsens wesentlich abweichen. Dies war der Grund, warum bei den Sächsischen Schmalspurbahnen — obwohl auch hier das Prinzip der Sparsamkeit als oberster Grundsatz im Auge behalten wurde — in vielen Beziehungen über dasjenige hinausgegangen werden musste, was bei jenen nicht Sächsischen Linien als Norm festgehalten wird.

(Fortsetzung folgt.)

*) Diese Linie ist inzwischen am 1. November 1885 dem Betriebe übergeben worden. Die vorliegenden Darstellungen nehmen auf dieselbe keine Rücksicht, weil es zur Zeit sowohl in baulicher als auch in betrieblicher Beziehung noch an den erforderlichen Unterlagen gebricht.

Denkschriften, betreffend die Betheiligung des Staates bei mehreren Privat-Eisenbahnunternehmungen.

(§ 1 No. II des Gesetzes.)

1. Themar-Schleusingen.

Nachdem dem nördlichen Theile des Kreises Schleusingen durch den Bau der Eisenbahn Erfurt-Suhl-Ritschenhausen die Wohlthaten des Eisenbahnverkehrs zu Theil geworden sind, hat sich in dem durch die Höhen des Donner-, Fried- und Döllberges getrennten südlichen und südöstlichen Theile des Kreises der Mangel einer Schienenverbindung mit dem benachbarten Eisenbahnnetze noch stärker als früher fühlbar gemacht. In diesem circa 250 qkm grossen Theile des Kreises bildet die von der zunächst belegenen Werraeisenbahn-Station Themar 11 km entfernte, ungefähr 3 600 Einwohner zählende Kreisstadt Schleusingen den Mittelpunkt des Verkehrs von mehr als 50 Ortschaften, welche in den sechs sich von Schleusingen aus in die Höhen des rings umschliessenden Thüringer Waldes erstreckenden Thälern belegen sind und ungefähr 23 000 Einwohner umfassen.

In der Stadt Schleusingen selbst befinden sich eine Porzellanfabrik mit Ziegelei, eine mechanische Weberei, eine Holzspielwaarenfabrik, zwei Papierfabriken mit Holzschleifereien, mehrere Holzschneidemühlen, zwei Mahlmühlen, zwei grössere und mehrere kleinerei Gerbereien, eine Bleiweissfabrik, zwei Glasfabriken und zwei grosse Bierbrauereien mit weitem Absatzgebiet. In den umliegenden Ortschaften befinden sich eine Porzellanfabrik, eine Zündholzfabrik, eine Gewehrfabrik und eine grosse Zahl Holzschneidemühlen mit Wasserkraft; hauptsächlich aber wird in denselben Hausindustrie in grossem Umfange betrieben.

Die Kostspieligkeit der Zu- und Abfuhren belastet die Produktion der gesammten Industrie dieses Landestheiles und erschwert derselben die Konkurrenz mit günstiger gelegenen Orten.

Da diesem Uebelstande nur durch die Herstellung einer Eisenbahn von der Werraeisenbahn-Station Themar durch das Schleusethal nach Schleusingen wirksam abgeholfen werden kann, liess die Stadt Schleusingen Vorarbeiten für eine solche Bahn anfertigen, welche ergeben haben, dass die mit normaler Spurweite und nach den Normen für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu bauende Bahn bei einer Länge von 11 km einen Kostenaufwand von 715 000 ℳ erfordern wird.

Auf dringendes Ersuchen der Stadt hat sich nach langen Verhandlungen die Direktion und der Verwaltungsrath der Werraeisenbahn-Gesellschaft vorbehaltlich der Zustimmung der Generalversammlung der Aktionäre und der bei der Gesellschaft betheiligten Staatsregierungen bereit erklärt, das Unternehmen der Gesellschaft auf den Bau und Betrieb jener Bahn auszudehnen, wenn der Gesellschaft der zur Bahnanlage erforderliche Grund und Boden unentgeltlich überwiesen und ein Kostenbeitrag in Höhe von 150 000 ℳ à fonds perdu gezahlt werden sollte. Zur Motivirung dieser Bedingung wurde geltend gemacht, dass nur bei solchen Beihülfen anf eine mässige Verzinsung des von der Gesellschaft aufzuwendenden Baukapitals gerechnet werden kann.

Die Stadt Schleusingen hat es zwar übernommen, den Grund und Boden, soweit derselbe nicht dem Preussischen Domänen- und Forstfiskus gehört, unentgeltlich zu überweisen, sich dagegen zu einem weiteren Kostenbeitrage ausser Stande erklärt. Eine gleiche Erklärung ist vom Kreise Schleusingen unter Hinweis auf seine notorisch dürftigen Verhältnisse abgegeben. Auch im übrigen sind weitere Beihilfen nicht zu erlangen gewesen.

Die Stadt Schleusingen hat deshalb darauf angetragen, die unentgeltliche Ueberweisung des erforderlichen forst- und domänenfiskalischen Terrains im Umfange von etwa 6,16 ha zum Werthe von etwa 8 500 ℳ, sowie die Zahlung des Kostenzuschusses von 150 000 ℳ aus Staatsmitteln zu bewilligen.

Seitens der Provinzialbehörden ist die Herstellung der Bahn als ein dringendes Bedürfniss des südlichen und südöstlichen Theiles des Kreises Schleusingen anerkannt, die Gewährung der Anträge der Stadt Schleusingen aufs Wärmste befürwortet und insbesondere darauf hingewiesen, dass an dieser Bahn auch die Staatsforstverwaltung mit ihren in dem Bahngebiete belegenen, eine Fläche von 12 800 ha umfassenden Oberförstereien Hinternah, Schleusingen, Erlau und Schmiedefeld ein hohes Interesse habe, und dass schon die Ersparnisse, welche von dieser Verwaltung an Transportkosten nach Herstellung der Bahn gemacht werden würden, hinreichen würden, um den geforderten Kostenzuschuss zu verzinsen.

Bei dieser Sachlage dürfte die erbetene Staatssubvention nicht zu versagen sein. Der Betrag von 150 000 ℳ ist daher als eine der Werraeisenbahn-Gesellschaft für den Fall, dass dieselbe den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Themar durch das Schleusethal nach Schleusingen übernehmen sollte, aus Staatsmitteln à fonds perdu zu gewährende Beihilfe in den Gesetzentwurf eingestellt worden.

2. Altena-Lüdenscheid, Werdohl-Augustenthal und Schalksmühle-Halver.

Die Eisen- und Eisenwaarenindustrie, welche in den Thälern und auf den Höhen des Märkischen Landes im Kreise Altena von Alters her betrieben wird, hat seit längerer Zeit mit besonders schwierigen Verhältnissen zu kämpfen. Ehemals blühend und eine zahlreiche gewerbfleissige Bevölkerung reichlich nährend, befindet sie sich infolge der Konkurrenz der an günstigeren Orten angelegten Rheinisch-Westfälischen Werke gleicher und ähnlicher Art in einem stetigen, sich immer mehr steigernden Rückgange. Da derselbe wesentlich mit den hohen Transportkosten der Zufuhr der Rohmaterialien und der Abfuhr der Fabrikate mittelst Landfuhrwerks von und nach den in grösserer Entfernung von den Werken belegenen Eisenbahnstationen seinen Grund hat, sind die Interessenten seit Jahren bestrebt gewesen, sich durch Anlage von Eisenbahnen billigere Transportkosten zu beschaffen. Nachdem verschiedene Projekte wegen der Unmöglichkeit, die überaus hohen Kosten ihrer Ausführung aufzubringen, nicht zum Ziele geführt hatten, ist zu Lüdenscheid ein Komitee zusammengetreten, welches sich die Aufgabe gestellt hat, eine Aktiengesellschaft zu dem Zwecke zu gründen, schmalspurige Eisenbahnen von Altena nach Lüdenscheid, von Werdohl nach Augustenthal und von Schalksmühle nach Halver zu bauen und zu betreiben.

Die vom Komitee projektirte 13,7 km lange Bahn von Altena nach Lüdenscheid soll das Thal der bei Lüdenscheid entspringenden und bei Altena in die Lenne sich ergiessenden Rahmede, in welchem in einer grossen Zahl von Werken Eisendraht, Drahtnägel, Ketten, Messingdraht und -Platten u. s. w. angefertigt werden, erschliessen und den nicht unbedeutenden Personenverkehr zwischen Lüdenscheid und Altena mit vermitteln. — Die 10,4 km lange Bahn von Werdohl nach Augustenthal soll den im unteren Versethal belegenen Werken, in welchem ähnliche Waaren wie im Rahmedethal und insbesondere Neusilber- und Messingwaaren aller Art angefertigt werden, Schienenanschluss an die Station Werdohl der Ruhr-Siegbahn gewähren. — Die 9,6 km lange Bahn von Schalksmühle nach Halver soll das Halver-Thal und das hochgelegene Dorf Halver, in welchem zahlreiche Hammerwerke im Betriebe sind und hauptsächlich Spaten, Schaufeln und Schlösser angefertigt werden, bei Station Schalksmühle mit der Bahn von Hagen nach Brügge in Schienenverbindung bringen.

Für die Spur der Bahnen ist eine Weite von nur einem Meter gewählt worden, weil die Vorarbeiten ergeben haben, dass in dem vorliegenden Falle, wo es wesentlich darauf ankommt, die Bahnen in oft scharfen Krümmungen unmittelbar neben den einzelnen Werken vorbeizuführen und die Kosten des Unternehmens möglichst niedrig zu halten, die schmale Spurweite den Vorzug vor der normalen Spurweite verdient. Die erforderlichen Baukosten sind für Altena-Lüdenscheid auf 900 000 ℳ, für Werdohl-Augustenthal auf 500 000 ℳ und für Schalksmühle-Halver auf 480 000 ℳ, zusammen auf 1 880 000 ℳ veranschlagt worden. Das in gleicher Höhe angenommene Grundkapital der zu gründenden Aktiengesellschaft soll durch Ausgabe von 880 000 ℳ Aktien Lit. A und 1 000 000 ℳ Aktien Lit. B beschafft, und das Rechtsverhältniss beider Aktienarten zu einander dahin normirt werden, dass den Aktien Lit. A vor den Aktien Lit. B ein prioritätischer Bezug von 4½ pCt. Dividende, wie auch im Falle der Auflösung der Gesellschaft ein prioritätischer Anspruch auf Auszahlung ihres vollen Nominalbetrages zusteht.

Der bisherige Verkehr in den drei Bahngebieten lässt die Hoffnung auf eine mässige Verzinsung dieses Aktienkapitals begründet erscheinen.

Von dem Aktienkapitale von 1 880 000 ℳ sind 500 000 ℳ Aktien von der Landgemeinde Lüdenscheid, 100 000 ℳ Aktien von der Gemeinde Halver und 880 000 ℳ Aktien von Privatpersonen, deren Solvenz behördlich bescheinigt ist und deren Wohnort grösseren Theils im Bahngebiete liegt, rechtsverbindlich gezeichnet worden. Von diesen gezeichneten Aktien gehören 680 000 ℳ der Kategorie Lit. A und 800 000 ℳ der Kategorie Lit. B an, es erübrigt also noch die Zeichnung von 200 000 ℳ Aktien Lit. A und von 200 000 ℳ Aktien Lit. B. Das Komitee hat sich ausser Stande erklärt, diesen noch fehlenden Theil des Grundkapitals anderweitig zu beschaffen und um die Betheiligung des Staates an dem Unternehmen durch Uebernahme jener noch nicht gezeichneten Aktien gebeten.

Die Provinzialbehörden haben die Nützlichkeit und Zweckmässigkeit des Unternehmens, welches ein Verkehrsgebiet von etwa 350 qkm mit rund 35 000 Einwohnern umfassen würde, anerkannt und die Gewährung der erbetenen Staatsunterstützung warm befürwortet, ohne welche, da eine grössere Aktienbetheiligung der Lokalinteressenten nicht zu erreichen sei, das Unternehmen, trotzdem es bereits so weit gefördert worden, scheitern und die Herstellung der zur Erhaltung und Hebung der bedrängten Industrie im Kreise Altena so dringend nöthigen Bahnen wieder auf unabsehbare Zeit verzögert werden würde.

Die Staatsregierung glaubt, dem Urtheil der Provinzialbehörden beitreten und in Anerkennung der Dringlichkeit des Bahnbedürfnisses und der Zweckmässigkeit der gewählten schmalen Spur die erbetene staatliche Unterstützung des Unternehmens gleichfalls befürworten zu sollen. Es ist daher der Betrag von 400 000 ℳ zur Betheiligung an dem Bau schmalspuriger Eisenbahnen von Altena nach Lüdenscheid, von Werdohl nach Augustenthal und von Schalksmühle nach Halver durch Uebernahme von 200 000 ℳ Aktien Lit. A und 200 000 ℳ Aktien Lit. B der zu gründenden Aktiengesellschaft in den Gesetzentwurf eingestellt worden.

Aus dem Deutschen Reich.

Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung in Preussen.

In der vergangenen Woche brachte der „Reichsanzeiger" die nachstehende, in den betheiligten Kreisen durchaus unerwartete Mittheilung, durch welche die Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung in Preussen früher, als man wohl bisher anzunehmen geneigt war, wieder in den Vordergrund der Erörterung gedrängt worden ist:

„Die Königliche Staatsregierung hat folgenden Privatbahngesellschaften für die Abtretung ihrer Unternehmungen an den Staat die nachstehend bezeichneten Anerbietungen gemacht.

Den Aktionären

1. der Berlin-Dresdener,
2. der Nordhausen-Erfurter,
3. der Oberlausitzer,
4. der Dortmund-Gronau-Enscheder,
5. der Aachen-Jülicher,
6. der Angermünde-Schwedter,
7. der Ostpreussischen Südbahn- und
8. der Marienburg-Mlawkaer

Eisenbahngesellschaft sollen für die Abtretung ihrer Rechte, d. h. gegen Einlieferung ihrer Aktien nebst zugehörigen Dividendenscheinen und Talons, gewährt werden:

Zu	Für je Stammaktien	Für je Stamm-Prioritätsaktien	Eine Kapitalabfindung im Betrage von M.	Zum Nennwerthe in	Mit Zinslauf vom	Nebst einer baaren Zuzahlung für die Aktie von M.
1.	7 Stück à 300 M.	—	500	$3\frac{1}{2}$ pCt. Kons.	1./4.87	—
1.	—	7 Stück à 600 M.	2 400	do.	do.	—
2.	7 Stück à 300 M.	—	750	do.	1./1.87	—
2.	—	7 Stück à 300 M.	2 250	do.	do.	—
3.	7 Stück à 300 M.	—	300	do.	do.	—
3.	—	7 Stück à 600 M.	4 000	do.	do.	—
4.	7 Stück à 600 M.	—	2 700	do.	do.	24
4.	—	7 Stück à 600 M.	4 800	do.	do.	—
5.	7 Stück à 600 M.	7 Stück à 600 M.	6 000	do.	do.	12
6.	7 Stück à 300 M.	—	300	do.	do.	—
6.	—	7 Stück à 600 M.	1 600	do.	do.	—
7.	7 Stück à 600 M.	—	2 700	do.	do.	—
7.	—	7 Stück à 600 M.	5 100	do.	do.	—
8.	7 Stück à 600 M.	—	1 500	do.	do.	—
8.	—	7 Stück à 600 M.	4 500	do.	do.	—

Das Eigenthum der oben genannten Eisenbahnunternehmungen geht sofort auf den Staat über; die Intraden derselben fallen schon nach Beendigung des laufenden Geschäftsjahres dem Staate zu. Das Angebot des Umtausches und die Auflösung der Gesellschaft finden am ersten des zweiten auf die Perfektion des zwischen dem Staate und den Gesellschaften abzuschliessenden Vertrages folgenden Monats statt, während die Ueberweisung des Liquidationskaufpreises

zu 1 im Betrage von 3 150 000 M.
„ 2 „ „ „ 1 732 500 „
„ 3 „ „ „ 6 480 000 „
„ 4 „ „ „ 9 750 000 „
„ 5 „ „ „ 6 600 000 „
„ 6 „ „ „ 171 000 „
„ 7 „ „ „ 14 850 000 „
„ 8 „ „ „ 12 840 000 „

ein Jahr später erfolgt. Eine Erhöhung dieser Angebote wird als ausgeschlossen bezeichnet.“

Die vorgenannten 8 Bahnen umfassen zusammen ein Netz von 1 014,87 km, mit deren Erwerbung der Umfang der Preussischen Staatsbahnen sich auf 22 390,92 km vermehren würde. Die alsdann noch unter privater Verwaltung verbleibenden Bahnen, unter welchen die Hessische Ludwigsbahn, die Saalbahn, die Weimar-Geraer Bahn, die Werrabahn, die Crefelder, die Eutin-Lübecker und die Breslau-Warschauer Bahn zu erwähnen sind, können auf eine besondere Bedeutung keinen Anspruch machen. Falls die Besitzer der Stammaktien und Stammprioritäten der Bahnen, deren Verstaatlichung nunmehr angestrebt wird, mit den gemachten Angeboten sich einverstanden erklären sollten, würde mithin — selbstverständlich die vorerst einzuholende, aber schwerlich anzuzweifelnde Genehmigung des Preussischen Landtages vorausgesetzt — das Staatsbahnwesen in Preussen fast zum völligen Abschlusse gelangen.

Ueber das Verhalten der in Rede stehenden Privatbahnen zu den Angeboten der Staatsregierung kann man mit Rücksicht auf die überraschende Plötzlichkeit der Sache zur Zeit nur Vermuthungen hegen. Aus den bisher in die Oeffentlichkeit gedrungenen Stimmen dürfte jedoch zu entnehmen sein, dass an dem Erwerbe der Bahnen für den Staat ernstlich nicht gezweifelt wird. Weitere Schlüsse dürften erst aus den Ergebnissen der Aufsichtsrath-Sitzungen, welche zur Berathung dieser Angelegenheit bereits bei einzelnen der in Frage kommenden Bahnen (bei der Angermünde-Schwedter Bahn zum 4. September d. J., bei der Nordhausen-Erfurter Bahn zum 5. September d. J.) einberufen sind und auch bei den übrigen in kürzester Frist stattfinden müssen, zu ziehen sein.

Hinsichtlich der demnächst in den Generalversammlungen stattfindenden Abstimmungen ist im übrigen folgendes zu bemerken: Bei der Berlin-Dresdener Eisenbahn bestimmt das Statut, dass bei allen Abstimmungen je zehn Stamm- oder fünf Stammprioritäts-Aktien zu einer Stimme berechtigen. Ueber die Uebertragung der Bahn an den Staat darf ein Beschluss nur durch eine Majorität von zwei Drittheilen der abgegebenen Stimmen gefasst werden. In gleicher Weise kann auch nach dem Statut der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn ein Verstaatlichungsantrag nur mit zwei Dritteln der abgegebenen Stimmen genehmigt werden. Bei der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn werden je 10 Aktien durch eine Stimme vertreten. Behufs Abstimmung über einen Verstaatlichungsantrag ist statutengemäss eine ausserordentliche Generalversammlung einzuberufen, in welcher zwei Drittel des emittirten Grundkapitals vertreten sein müssen; anderenfalls muss eine neue ausserordentliche Generalversammlung einberufen werden, in welcher von den anwesenden Stimmberechtigten ohne Rücksicht auf die Höhe des vertretenen Grundkapitals mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der abgegebenen Stimmen Beschluss gefasst werden kann. Bei der Aachen-Jülicher Eisenbahn hat in Bezug auf die Auflösung des Unternehmens, Uebertragung derselben an den Staat u. s. w. jede Aktie à 600 M. eine Stimme. Bei der Ostpreussischen Südbahn und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn haben die Stammaktien und die Stammprioritäten das gleiche Stimmrecht. Bei ersterer Eisenbahn ist eine Zweidrittel-Majorität zur Annahme nothwendig. In Bezug auf die Abstimmung über die Verstaatlichung der letzteren Bahn schreibt der § 52 des Statuts vor, dass zunächst eine ausserordentliche Generalversammlung, in welcher zwei Drittel des emittirten Grundkapitals vertreten sein müssen, einberufen werden muss; bei ungenügender Vertretung ist eine zweite ausserordentliche Generalversammlung einzuberufen, in welcher — ohne Rücksicht auf die Höhe des vertretenen Grundkapitals — mit einer Mehrheit von Zweidrittel der vertretenen Stimmen ein gültiger Beschluss gefasst werden kann.

Die Börse ist durch diese Verstaatlichungsnachrichten natürlich in Erregung gerathen, welche durch das Interesse für den inländischen Eisenbahn-Aktienmarkt und insbesondere hinsichtlich derjenigen Bahnen, deren Erwerb seitens der Preussischen Staatsregierung in Aussicht genommen ist, zum lebhaften Ausdruck gelangt. Aus der nachstehenden Tabelle, in welcher $3\frac{1}{2}$ pCt. Konsols zu dem in letzter Zeit geltenden Kourse von $103\frac{1}{2}$ pCt. angenommen sind, ergibt sich, wie sich der Kourswerth der Aktien bezw. der Stammprioritäten der zu verstaatlichenden Bahnen nach den durch die Regierung gemachten Anerbietungen zu dem Kourswerthe am Schlusse der letzten Woche stellt:

Zu	Bezeichnung	für M.	werden gegeben in Konsols à $103\frac{1}{2}$ M.	macht pCt.	letzter Kours pCt.	letzter Kours einschl. laufende Zinsen pCt.
1.	Berl.-Dresdener Eisenb.-Aktien	2 100	500	24,65	22	23,66
1.	desgl. Stammprioritäten	4 200	2 400	59,15	58,75	60,08
2.	Nordh.-Erfurter Eisenb.-Aktien	2 100	750	36,95	38,50	41,16
2.	desgl. Stammprioritäten	2 100	2 250	110,90	109	112,33
3.	Oberlausitzer Eisenbahnaktien	2 100	300	14,80	—	—
3.	desgl. Stammprioritäten	4 200	4 000	98,55	95	98,33
4.	Dortm.-Ensch. Eisenb.-Aktien	4 200	2 700	70,50	69,75	72,41
4.	desgl. Stammprioritäten	4 200	4 800	118,30	112,40	115,73
5.	Aachen-Jülich. Eisenb.-Aktien	4 200	6 000	149	146,50	149,16
6.	Angermünde-Schwedter Aktien	2 100	300	14,80	—	—
6.	desgl. Stammprioritäten	4 200	1 600	39,40	37,30	41,30
7.	Ostpreussische Südbahnaktien	4 200	2 700	66,50	81,50	84,16
7.	desgl. Stammprioritäten	4 200	5 100	125,65	118,60	121,93
8.	Marienburg-Mlawkaer Aktien	4 200	1 500	37	47,25	49,91
8.	desgl. Stammprioritäten	4 200	4 500	110,90	108	111,33

In der folgenden Tabelle ist dagegen berechnet: 1. welche Rente die Regierung in den einzelnen Fällen bietet; 2. welche Dividende auf die Aktien bezw. Stammprioritäten für das letzte Jahr entfiel, und 3. wie sich das Durchschnittserträgniss derselben in den letzten fünf Jahren stellte.

Zu	Bezeichnung	Angebotene Rente pCt.	Letztjährige Dividende pCt.	Durchschnitt der letzten 5 Jahre pCt.
1	Berlin-Dresdener Aktien	0,83	—	—
1	„ Stammprioritäten	2	—	—
2	Nordhausen-Erfurter Aktien	1,25	—	0,45
2	„ Stammprioritäten	3,75	4,66	4,80
3	Oberlausitzer Aktien	0,50	—	—
3	„ Stammprioritäten	3,33	3,33	1,065
4	Dortmund-Enscheder Aktien	2,25	2,50	2,30
4	„ Stammprioritäten	4	4,50	4,50
5	Aachen-Jülich Aktien	5	6	4,30
6	Angermünde-Schwedter Aktien	0,50	—	—
6	„ Stammprioritäten	1,33	1,50	1.55
7	Ostpreussische Südbahn Aktien	2,25	5	3,51
7	„ Stammprioritäten	4,25	5	5
8	Marienburg-Mlawkaer Aktien	1,25	0,33	2,42
8	„ Stammprioritäten	3,75	5	5

In manchen Kreisen scheint hiernach insbesondere ein Widerstand der Aktionäre der Ostpreussischen Südbahn und der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn gegen das Kaufgebot der Regierung erwartet zu werden, obwohl an einem für die letztere günstigen Schlussergebnisse im allgemeinen, wie bereits erwähnt wurde, nicht gezweifelt wird.

Zu bemerken ist noch, dass hinsichtlich der Berlin-Dresdener und der Oberlausitzer Bahn Interessen des Königreichs Sachsen in Frage kommen, deren Wahrung durch Vereinbarungen zwischen der Preussischen und Sächsischen Landesregierung sicherzustellen sein dürfte.

Betriebseröffnungen.

Am 26. August d. J. sind die schmalspurigen Eisenbahnen von Darmstadt nach Eberstadt (6,65 km lang) und von Darmstadt nach Griesheim (6,90 km lang) nebst Zweigbahn nach dem Schiessplatz (0,6 km lang) dem Betriebe übergeben worden.

Am 1. September d. J. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt die bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltestelle Radis auch für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet werden.

Betriebsergebnisse im Monat Juli d. J.

Aus der im Reichs-Eisenbahnamte veröffentlichten Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Juli d. J. ist für die 62 Bahnen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 32 322,12 km, welche schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, nachstehendes zu entnehmen. Eröffnet wurden: am 1. Juli die Strecke Bentschen-Wollstein mit 22,70 km (Königliche Eisenbahndirektion Berlin); am 5. Juli die Strecke Mülhausen-Nord-Kanalhafen mit 3,47 km (Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen). Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Juli d. J. auf 1 km Betriebslänge bei 38 Bahnen mit zusammen 26 601,22 km höher und bei 24 Bahnen mit zusammen 5 720,90 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war in der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Juli d. J. auf 1 km Betriebslänge bei 32 Bahnen mit zusammen 4 564,83 km höher und bei 30 Bahnen mit zusammen 27 757,29 km (darunter 7 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Juli d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 76 049 900 *M.* (30 405 000 *M.* Stammaktien, 18 204 900 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 27 440 000 Mark Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 270,21 km, so dass auf je 1 km 281 447 *M.* entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Juli d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 590 642 829 *M.* (308 666 550 *M.* Stammaktien, 84 146 150 *M.* Prioritätsstammaktien und 197 830 129 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Kapital bestimmt ist, 3 802,36 km, so dass auf je 1 km 155 366 *M.* entfallen.

Direktionsbezirk Magdeburg: Vereinigung der Station Coethen H und Coethen L.

Die beiden Stationen Coethen H (Halberstädter Bahnhof) und Coethen L (Leipziger Bahnhof) sind hinsichtlich der Abfertigung von Gütern und Vieh u. s. w. vereinigt worden, wodurch die bisherige Unterscheidung in der Bezeichnung in Fortfall gekommen ist. In der Verkehrsleitung tritt eine Aenderung nicht ein. Für den unmittelbaren Personen- und Gepäckverkehr verbleibt es einstweilen bei den bisherigen Einrichtungen.

Preussen: Personalnachrichten.

Der Regierungs-Baumeister Bathmann ist unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der zum Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Berlin-Stettin) in Stettin gehörigen Bauinspektion in Berlin zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor ernannt.

Schlafwagenverkehr auf der Strecke Hamburg-Köln.

Seit dem 15. August d. J. ist der bisher von der internationalen Schlafwagengesellschaft geführte Schlafwagenbetrieb auf der Strecke Hamburg - Münster - Oberhausen - Köln von der Preussischen Staatsbahnverwaltung übernommen. Eine telegraphische Vorausbestellung von Schlafplätzen erfolgt durch Vermittelung einer jeden Station der Preussischen Staatsbahnen bei der Billetexpedition Hamburg Dammthor für die Richtung Hamburg-Köln und bei der Billetexpedition Köln Centralbahnhof für die Richtung Köln-Hamburg. Der Preis der Schlafbillets beträgt ohne Rücksicht darauf, ob der Schlafwagenplatz auf der ganzen Strecke oder nur auf einer Theilstrecke benutzt wird, für die I. Klasse 10 *M.*, für die II. Klasse 8 *M.*

Gewichtssatz für Biersendungen in Bayern.

In dem Bezirke der Königlich Bayerischen Staatsbahnen ist es gestattet, das Gesammtgewicht von Bier in Wagenladungen derartig zu ermitteln, dass für jedes Liter Inhalt der zur Verladung gebrachten Gefässe (einschliesslich Fastagen) ein Normalsatz von 1,5 kg angenommen und bei der Frachtberechnung zu Grunde gelegt wird. Das Gewicht des behufs besserer Erhaltung des Biers der Sendung beigegebenen, frachtfrei zu befördernden Eises bleibt hierbei ausser Betracht.

Zu dem Eisenbahnunfall bei Würzburg am 1. Juli d. J.

In einer der letzten Sitzungen des Magistrats in Würzburg wurde ein Beschluss des Königlich Bayerischen Staatsministeriums des Königlichen Hauses und des Aeusseren mitgetheilt, nach welchem infolge des am 1. Juli d. J. vorgekommenen Bahnunfalles zwischen Würzburg und Rottendorf (siehe No. 53, S. 607 d. Ztg.) gemäss der dem Staatsministerium vorliegenden Anzeige der Generaldirektion der Staatseisenbahnen seitens des Oberbahnamts Würzburg die Anordnung getroffen worden ist, dass eine wechselseitige Benutzung der beiden Gleise zwischen Würzburg und Rottendorf bis auf weiteres nicht mehr stattzufinden, jedes Gleis vielmehr nur den Zügen der eigenen Richtung zu dienen habe. Der Betrieb der beiden Gleise als Doppelbahn in der Weise, dass das eine Gleis ausschliesslich von den Zügen in der Richtung von Würzburg, das andere ausschliesslich von jenen in der Richtung nach Würzburg benutzt wird, erweist sich mit Rücksicht auf die Stationsanlage in Rottendorf zur Zeit nicht als durchführbar. Bezüglich der Vorstellung, dass der beklagenswerthe Unfall vom 1. Juli hätte vermieden werden können, wenn der früher bestandene Bahnwärterposten auf der Höhe des Einschnittes am Faulenberg nicht eingezogen worden wäre, und dass diese Einziehung aus Ersparnissrücksichten erfolgt sei, äussert sich die bemerkte Ministerialentschliessung: „Der fragliche Bahnwärterposten war nothwendig, so lange die Regelung des Betriebsdienstes auf der Strecke und die Verständigung der Stationen unter sich durch optische Signale erfolgte; mit dem Wegfall der optischen Signale nach Einführung der telegraphischen Apparate in den Stationen und der elektrischen Läutewerke ist auch jedes Bedürfniss für einen Wärterposten an der betreffenden Stelle weggefallen, und derselbe wurde aus diesem Grunde bereits im Jahre 1877 dem Einzuge unterstellt. Dass ein Bahnwärter in der Lage gewesen wäre, den Unfall durch sein Eingreifen zu verhüten, erscheint bei dem Umstande, dass von der fraglichen Stelle aus die Bahn in den beiden Richtungen nur auf je 400—500 m übersehen werden kann, und der Geschwindigkeit der Züge, welche diese Strecke in ca. 27 Sekunden durchfahren, geradezu ausgeschlossen.“

Werrabahn.

Die Direktion der Werrabahn hat die Handelskammer in Meiningen auf deren Eingabe wegen Herabsetzung des Personentarifs oder Einführung einer IV. Wagenklasse beschieden, dass sie die Anträge ablehnen müsse. Die vorgeschlagene Tarifermässigung würde einen Ausfall von 179 000 *M.* ergeben und, um diesen auszugleichen, müssten ¼ Million Personen mehr als bisher in der III. Klasse fahren. Da der Verkehr in dieser Klasse sich aber im vorigen Jahre nur auf 532 349 Personen belief, ist auf eine solche Steigerung nicht zu rechnen, und auf Verluste kann sich die Bahn nicht einlassen, wenn sie leistungsfähig bleiben will.

Schmalspurbahn Hildburghausen-Heldburg-Friedrichshall.

Seitens der Herzoglich Meining'schen Regierung wurde der Lokalbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft zu Hannover, Hostmann & Comp., die Erlaubniss zur Vornahme von Vorarbeiten für die obige Linie ertheilt, welche vorwiegend auf der vorhandenen Strasse liegt und mit Unterstützung der Gemeinden und des Staates zur Ausführung gebracht werden soll.

Dampfstrassenbahn Lichterfelde-Teltow.

Wie die „Deutsche Bauzeitung" mittheilt, hat am 23. v. Mts. in Teltow eine Versammlung stattgefunden, welche über die Anlage einer Dampfstrassenbahn zwischen Lichterfelde und Teltow Berathungen gepflogen haben soll. Es lagen zwei Vorschläge: Bau von Teltow: 1. zum Bahnhof Lichterfelde der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn und 2. zum Bahnhof Lichterfelde der Berlin-Anhalter Eisenbahn vor; man entschied sich für die zu 2 angegebene Richtung.

Die nur wenige Kilometer lange Zweigbahn soll für Personen- und Güterverkehr eingerichtet werden und wird reichlich 200 000 ℳ Baukosten erfordern, wovon etwa die Hälfte bereits durch Zeichnungen gedeckt ist.

Der grosse Eifer, mit welchem die Angelegenheit plötzlich aufgenommen wird, findet seine Erklärung wohl zum Theil in Grundstücksspekulationen, die mit derselben verknüpft sind. Nachdem in Berlin selbst und in dessen näherer Umgebung die Grundstückspreise in den letzten Jahren erheblich in die Höhe gegangen sind, lenkt sich der Blick ähnlich wie in der Zeit 1871—1874 auf die Erschliessung der weiteren Umgebung für die Bebauung, und es werden Entfernungen von 15 km und mehr kaum noch als hinderlich für die Ansiedelung von Städtern aufgefasst. Dies gilt, wie die Bestrebungen um das Zustandebringen der in Rede stehenden Strassenbahn beweisen, selbst dann, wenn der Ansiedelungspunkt über 15 km von der Stadt entfernt liegt, eine unmittelbare Verbindung weder mit dem Stadtinnern, noch mit einer der grossen von Berlin ausgehenden Bahnen besitzt, sondern erst mühsam mittels Benutzung einer Hauptbahn und danach einer Strassenbahn erreicht werden kann. Ob diese Mängel durch die Teltower Luft, der besondere gesundheitsförderliche Eigenschaften nachgerühmt werden und die geringe Höhe der Grundstückspreise, von denen man spricht, heute schon ausgleichbar sind, erscheint mehr als fraglich.

XXVII. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure.

Am 23., 24. und 25. August d. J. fand in Coblenz die zahlreich besuchte 27. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure statt. Den Vorsitz in derselben hatte Herr Geheimrath Professor Dr. Grashof aus Karlsruhe. Nach dem durch den Generalsekretär des Vereins, Herrn Th. Peters-Berlin erstatteten Geschäftsberichte für das Jahr 1885 ist die Zahl der Mitglieder von 5 177 auf 5 402 und das Vereinsvermögen bis über 60 000 ℳ gestiegen. Der Voranschlag zu dem Vereinshaushalte für 1886 wurde auf 157 000 ℳ in der Einnahme und auf 147 000 ℳ in der Ausgabe festgesetzt. Zum I. Vorsitzenden wurde Herr Kommerzienrath Wolf aus Buckau und als Ort der nächsten Hauptversammlung Leipzig gewählt. In anregenden Vorträgen erörterten: 1. der Privatdozent der Mineralogie Dr. C. Hintze-Bonn die vulkanischen Verhältnisse des Mittelrheingebietes; 2. Herr Dr. Müller-Thurgau das Werden des Weins und 3. Herr Professor Dr. Dietrich-Stuttgart die heutige Elektrotechnik. Aus dem letztgenannten Vortrage erwähnen wir, dass der Entwickelungsgang der Elektrotechnik in den letzten Jahren als ein durchaus erfreulicher bezeichnet wird. Am eifrigsten sei die Thätigkeit auf dem Gebiete der Glühlichtbeleuchtung gewesen, so dass heute dieselbe Lichtmenge mit $^2/_3$ des Arbeitsaufwandes, wie er vor etwa 5 Jahren erforderlich war, erzeugt werden könne. Als eine noch der Lösung harrende Aufgabe bespricht der Redner die elektrische Beleuchtung der Eisenbahnzüge, indem er der Ansicht Ausdruck gibt, dass die Anwendung der Akkumulatoren hierfür den meisten Erfolg verheisse. Er empfiehlt den Fabriken, diesen nützlichen Vorrichtungen durch Gewähr für eine gewisse Leistung grössere Verbreitung zu verschaffen. Die von dem Schulausschusse, für welchen Herr Herzberg-Berlin berichtete, vorgeschlagenen, in fünf Sätze gefassten Ansichten über die beste Art der allgemeinen Vorbildung des Ingenieurs fanden die Billigung der Versammlung.

Die Pariser Stadtbahn.

Das Lastenheft (cahier des charges) für dieselbe.

(Schluss aus No. 67.)

Titel VI. Bestimmungen verschiedener Leistungen für den Staat.

Art. 57. Wenn die Regierung Truppen und Kriegs- oder Schiffsmaterial nach einem von der Eisenbahn berührten Punkte entsenden muss, hat die Gesellschaft ihre Verkehrsmittel zu diesem Behufe unverzüglich zur Verfügung zu stellen.

Art. 58. Die Beamten oder Agenten, welche mit der Inspektion, der Kontrolle und der Ueberwachung der Bahn beauftragt sind, werden unentgeltlich in den Wagen der Gesellschaft befördert; desgleichen die Beamten der Verwaltung der indirekten Steuern, der Zölle und des Octroi, welche mit der Ueberwachung der Bahn im Interesse der Steuer- und Octroieinnahmen beauftragt sind.

Art. 59. Hinsichtlich des Brief- und Depeschenverkehrs ist die Gesellschaft verpflichtet:

1. in jedem, während der regelmässigen Betriebszeit verkehrenden Personen- und Güterzuge zwei besondere Abtheilungen eines Wagens zweiter Klasse oder einen entsprechenden Raum für Briefe, Depeschen und die erforderlichen Postbeamten unentgeltlich zu stellen; der übrige Raum des Wagens bleibt zur Verfügung der Gesellschaft;
2. sich allen durch den Minister der öffentlichen Arbeiten, nach Anhörung der Gesellschaft vorgeschriebenen Anordnungen zu fügen, wenn bei dem Umfange der Depeschen oder der Art des Dienstes der Raum von zwei Wagenabtheilungen von je zwei Bänken sich als unzureichend erweisen sollte;
3. alle Beamten der Post- und Telegraphenverwaltung, welche mit einer Mission oder einem besonderen Dienste beauftragt sind, und alle Ueberbringer einer im regelmässigen Dienste seitens der Post- und Telegraphenverwaltung erlassenen Anordnung in allen Personenzügen unentgeltlich zu befördern. Der mit einer Mission betraute Beamte hat Anspruch auf einen Platz in der zweiten Wagenklasse oder, wenn der Zug keinen Wagen zweiter Klasse enthält, in der ersten Klasse;
4. den mit der Ueberwachung des Dienstes beauftragten Beamten zur Ausübung desselben, welcher den besonderen Dienstvorschriften der Gesellschaft thunlichst anzupassen ist, den Zugang zu den Stationen zu gestatten.

Art. 60. Die Verwaltung kann von der Gesellschaft, nachdem dieselbe zuvor gehört ist, die Beförderung von Verbrechern, Angeklagten oder Verurtheilten und deren Wächtern in gewöhnlichen Zügen, und zwar in einer besonderen Abtheilung oder in mehreren solchen der zweiten Wagenklasse, verlangen. Der für die Wagenabtheilung und das Kilometer zu vergütende Preis wird auf 0,20 Frcs. festgesetzt.

Diese Bestimmung ist auch massgebend bei der Beförderung jugendlicher Verbrecher, welche seitens der Verwaltung nach Erziehungsanstalten geschickt werden.

Art. 61. Die Regierung behält sich das Recht vor, an den Gleisen und allen Bauwerken entlang alle, für die Herstellung einer Telegraphenleitung erforderlichen Einrichtungen derartig zu treffen, dass der Eisenbahndienst nicht beeinträchtigt wird. Die Konzessionärin ist verpflichtet, durch ihre Beamten die Drähte und Apparate der elektrischen Leitungen schützen zu lassen und den Telegraphenbeamten von allen etwaigen bezüglichen Ereignissen, sowie von den Ursachen derselben Mittheilung zu machen. Bei einem Risse des Telegraphendrahtes haben die Beamten der Gesellschaft die zerrissenen Theile nach den bezüglichen Bestimmungen vorläufig zu verbinden.

Die zur Beaufsichtigung der elektrischen Leitung entsendeten Telegraphenbeamten haben Anspruch auf unentgeltliche Beförderung in den Wagen der Eisenbahn.

Die Gesellschaft kann im Bedürfnissfalle durch den Minister der öffentlichen Arbeiten in Uebereinstimmung mit dem Minister für Post und Telegraphie ermächtigt werden, auf eigene Kosten für den im Interesse der Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes erforderlichen Signaldienst Telegraphendrähte und -Apparate anzubringen. Mit Genehmigung des Ministers für Post und Telegraphie kann sie zu diesem Behufe die Telegraphenstangen der Staatsleitung benutzen, falls eine solche längs des Gleises vorhanden ist.

Die Gesellschaft hat sich allen Vorschriften der Staatsverwaltung hinsichtlich der Einrichtung und Benutzung dieser Apparate, sowie hinsichtlich der Beaufsichtigung dieses Dienstzweiges durch die Staatsbeamten, und zwar auf Kosten der Gesellschaft, zu unterwerfen.

Titel VII. Verschiedene Bestimmungen.

Art. 62. Der Eröffnung neuer Strassen, der Ausführung von Entwässerungsanlagen, dem Verlegen von Wasser- und Gasleitungsröhren, der Herstellung von Eisenbahnen, Kanälen oder Arbeiten jeder Art, welche durch die Verwaltung oder mit Genehmigung derselben unternommen werden, darf die Gesellschaft kein Hinderniss in den Weg legen; es werden jedoch die erforderlichen Massnahmen getroffen werden, dass dadurch die Einrichtung oder der Betrieb der Bahn nicht behindert wird, und auch der Gesellschaft keine Kosten erwachsen.

Art. 63. Aus der Herstellung oder späteren Genehmigung neuer Verkehrseinrichtungen in Paris kann die Gesellschaft

nicht die Berechtigung von Entschädigungsforderungen herleiten.

Art. 64. Die Regierung behält sich ausdrücklich das Recht vor, die Konzession zu Abzweigungen oder Verlängerungen der Bahn, welche den Gegenstand des vorliegenden Lastenheftes bildet, zu ertheilen. Die Gesellschaft darf solchen Abzweigungen kein Hinderniss in den Weg legen, auch aus Veranlassung ihrer Herstellung keine Entschädigung beanspruchen, falls hierdurch nicht der Betrieb der Gesellschaft behindert wird oder derselben besondere Kosten entstehen.

Die Verwaltung kann anderen als den an dem (Art. 28) vorbezeichneten Vertrage betheiligten Gesellschaften, welchen die Konzession zur Ausführung von Abzweigungen oder Verlängerungen der Bahn gegeben ist, gestatten, ihre Fahrzeuge und Maschinen auf Grund der durch die Verwaltung festzusetzenden Tarife und unter Beachtung der bestehenden oder zu erlassenden Polizei- und Dienstvorschriften auf der in Rede stehenden Bahn verkehren zu lassen; das gleiche Recht wird der letzteren hinsichtlich der Abzweigungen und Verlängerungen gewährt.

Falls die genannten Gesellschaften nur ein Bahngeld nach der Zahl der wirklich durchfahrenen Kilometer bezahlen sollten, wird ein angefangenes Kilometer voll gerechnet.

Falls die verschiedenen Gesellschaften sich über dieses Gemeinschaftlichkeitsverhältniss nicht verständigen sollten, wird die Regierung über die in dieser Beziehung etwa entstehenden Streitigkeiten entscheiden.

Falls die Gesellschaft einer Abzweigungs- oder Verlängerungsbahn der in Rede stehenden Linie nicht von dem Rechte der Mitbenutzung derselben Gebrauch machen sollte, oder falls die konzessionirte Gesellschaft der letztbezeichneten Linie die Verlängerungen oder Abzweigungen nicht mitbenutzen sollte, sind die Gesellschaften verpflichtet, Vereinbarungen zu treffen, dass der Verkehr an den Anschlusspunkten der verschiedenen Linien nicht unterbrochen wird.

Falls für den Betrieb der Abzweigungslinien die Stationen der Gesellschaft mitbenutzt werden müssen, wird die der letzteren zu zahlende Miethe durch Vereinbarung zwischen den beiden betheiligten Gesellschaften und, falls eine Einigung nicht zu erzielen ist, durch ein Schiedsgericht geregelt. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten über die Art der gemeinschaftlichen Benutzung solcher Stationen bleibt die Entscheidung dem Minister nach Anhörung der beiden Gesellschaften vorbehalten.

Diejenige Gesellschaft, welche ein ihr nicht gehöriges Material benutzt, hat eine Entschädigung hierfür und gleichzeitig für die Abnutzung desselben zu zahlen. Falls die Gesellschaften sich über die Höhe der Entschädigungssumme oder über die Mittel zur Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der ganzen Linie nicht einigen sollten, wird die Regierung dafür von Amtswegen sorgen und alle erforderlichen Massnahmen vorschreiben.

Die Gesellschaft ist, wenn die Verwaltung es für angezeigt erachtet, verpflichtet, die Benutzung der am Anfange der Abzweigungslinien bestehenden Stationen auch mit denjenigen Gesellschaften zu theilen, welche in der Folgezeit Konzessionäre solcher Strecken werden. Ueber etwaige Meinungsverschiedenheiten der Gesellschaften hinsichtlich der Anwendung dieser Vorschrift entscheidet die Regierung.

Art. 65. Die Verwaltung kann die Gesellschaft ermächtigen, sich mit jedem Eigenthümer eines Industrie- oder Geschäftsunternehmens zu verständigen, welcher auf Grund der vorerwähnten Bedingungen eine Abzweigung beantragt; falls eine Einigung nicht erzielt wird, entscheidet die Regierung über den Antrag nach Anhörung der Gesellschaft.

Die Anschlusslinien werden auf Kosten der Eigenthümer der Industrie- und Geschäftsunternehmungen ausgeführt, und zwar derart, dass dadurch Störungen des allgemeinen Verkehrs, Beschädigungen des Materiales oder irgend welche besonderen Kosten für die Gesellschaft nicht entstehen. Dieselben sind sorgfältig und auf Kosten der Eigenthümer, sowie unter der Aufsicht der Verwaltung zu unterhalten. Die Gesellschaft hat das Recht, durch ihre Beamten diese Unterhaltung, sowie die Verwendung ihres Materiales auf den Abzweigungen überwachen zu lassen.

Die Verwaltung kann jederzeit die für erforderlich erachteten Aenderungen hinsichtlich des Anschlusses, der Richtung und Anordnung der Zweigstrecken vorschreiben; die Aenderungen erfolgen auf Kosten der Eigenthümer.

Die Verwaltung kann auch nach zuvorigem Benehmen mit den Eigenthümern die zeitweise Beseitigung der Anschlussweichen anordnen, falls die angeschlossenen Unternehmungen ganz oder theilweise den Betrieb einstellen sollten.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, ihre Wagen auf allen genehmigten und zur Verbindung von Industrie- und Geschäftsunternehmungen mit der Hauptbahn bestimmten Abzweigungen verkehren zu lassen. Die Gesellschaft hat ihre Wagen bis zur Einmündungsstelle der Abzweigung heranzuführen. Die Versender oder Empfänger lassen die Wagen auf eigene Kosten behufs Be- oder Entladung nach ihren Anlagen befördern und demnächst wieder nach dem Anschlusspunkte zurückbringen.

Die Wagen sollen sich auf den Anschlussgleisen nicht länger als sechs Stunden aufhalten. Wenn diese Zeit ungeachtet besonderer Benachrichtigung seitens der Gesellschaft überschritten wird, so darf dieselbe eine der Höhe der Wagenmiethe entsprechende Entschädigung für die nach der Benachrichtigung stattgefundene Verzögerung beanspruchen.

Die Besoldung der Weichen- und Barrierenwärter der durch die Verwaltung genehmigten Anschlüsse fällt den Eigenthümern derselben zur Last. Diese Wärter werden durch die Gesellschaft ernannt und bezahlt; die bezüglichen Kosten werden derselben durch die betreffenden Eigenthümer vergütet. Etwaige Meinungsverschiedenheiten hierbei entscheidet die Verwaltung nach Anhörung der Gesellschaft.

Die Eigenthümer von Anschlüssen sind für die Beschädigungen, welche das Material während seines Verkehrs oder Aufenthaltes auf diesen Linien erleiden kann, haftbar.

Im Falle der Nichterfüllung einer oder mehrerer der vorbezeichneten Bedingungen kann der Präfekt auf die Beschwerde der Gesellschaft und nach Anhörung des Besitzers der Anschlusslinie, vorbehaltlich der Beschwerde an die oberste Verwaltung und der Zinsenentschädigung, welche die Gesellschaft alsdann auf Grund der Nichterfüllung dieser Bedingungen beanspruchen kann, den Verkehr auf der Anschlusslinie untersagen und den Anschluss beseitigen lassen.

Die Gesellschaft ist ermächtigt, als Entschädigung für die Gestellung und Zuführung ihres Materiales nach den Anschlusslinien einen festen Satz von 0,12 Frcs. für die Tonne zu erheben. Die Be- und Entladung auf den Abzweigungen erfolgt auf Kosten der Versender oder Empfänger, sei es, dass letztere selbst diese Arbeit bewirken, oder sei es, dass die Bahngesellschaft dieselbe übernimmt. Im letzteren Falle werden diese Kosten durch eine besondere, seitens der obersten Verwaltung auf den Vorschlag der Gesellschaft zu erlassende Vorschrift festgesetzt werden.

Jeder durch die Gesellschaft nach einer Abzweigung gesandte Wagen muss als voll beladener bezahlt werden, auch wenn er es nicht sein sollte. Etwaiges Uebergewicht wird nach dem Satze des gesetzmässigen Tarifs und nach dem Verhältnisse des wirklichen Gewichts bezahlt. Die Gesellschaft ist berechtigt, die Annahme von Ladungen, welche das nach Massgabe der vorhandenen Abmessungen der Wagen festgesetzte Höchstgewicht von 3 500 kg überschreiten, zu verweigern. Das grösste Ladegewicht wird je nach dem Fassungsraume der Wagen seitens der Verwaltung stets richtig gestellt werden.

Die Wagen sind auf der Ankunftsstation seitens und auf Kosten der Gesellschaft zu wiegen.

Art. 66. Die Grundsteuer wird nach Massgabe des durch die Bahn und deren Zubehör in Anspruch genommenen Flächenraumes festgesetzt; der bezügliche Satz wird wie für Kanäle, dem Gesetze vom 25. April 1803 gemäss, berechnet. Die zum Betriebe der Bahn gehörigen Gebäude und Schuppen werden den Baulichkeiten der betreffenden Gegend entsprechend eingeschätzt. Alle Steuern, zu welchen diese Gebäude herangezogen werden können, fallen in gleicher Weise wie die Grundsteuer der Gesellschaft zur Last.

Art. 67. Die von der Gesellschaft für die Einziehung der Gebühren oder für die Ueberwachung der Bahn und ihres Zubehörs, sowie für die Handhabung der Bahnpolizei eingesetzten Beamten und Wärter können vereidigt werden und sind alsdann den Flurwächtern gleichzuachten.

Art. 68. Durch Anordnung der Staatsverwaltung werden nach Anhörung der Gesellschaft diejenigen Dienststellungen bezeichnet werden, von welchen die Hälfte den verabschiedeten Angehörigen der Land- und Seetruppen vorzubehalten ist.

Art. 69. Ein oder mehrere Aufsichtsbeamte werden mit der besonderen Ueberwachung derjenigen Thätigkeit der Gesellschaft betraut werden, welche nicht zu dem Dienstbereiche der Staatsingenieure gehört.

Art. 70. Die obere Geschäftsleitung der Gesellschaft wird einem durch den Staat ernannten und durch die Gesellschaft besoldeten Gouverneur übertragen. Derselbe hat die Beamten zu ernennen und zu entlassen, den Vorsitz in dem Verwaltungsrathe und in der Generalversammlung der Aktionäre zu führen, die Obligationen zu vollziehen, die Entwürfe für die Bauten, die Vorschläge für die Tarife, die Anordnungen für den Gang der Züge und die Betriebsvorschriften der Verwaltung zur Genehmigung zu unterbreiten. Er hat das Recht, alle durch den Verwaltungsrath gefassten Beschlüsse unter gleichzeitiger Berichterstattung an den Minister der öffentlichen Arbeiten, welchem ein Einspruchsrecht zusteht, aufzuheben.

Der Staat wird ferner einen von der Gesellschaft zu besoldenden Untergouverneur ernennen. Derselbe hat die durch den Gouverneur ihm übertragenen Geschäfte zu übernehmen und letzteren in Behinderungsfällen zu vertreten.

Abgesehen von acht durch die Generalversammlung der Aktionäre bezeichneten Mitgliedern werden dem Verwaltungsrathe zwei durch den Minister der öffentlichen Arbeiten und zwei durch den Stadtrath von Paris erwählte Mitglieder angehören. Die vier letztgenannten haben im übrigen die den Angehörigen des Verwaltungsrathes durch die Statuten der Gesellschaft auferlegten Bedingungen zu erfüllen.

Art. 71. Die Gesellschaft hat eine Pensionskasse zu Gunsten der Beamten und Angestellten der Bahn zu bilden. Die für diese Kassen zu erlassenden Vorschriften unterliegen der Genehmigung der Verwaltung.

Art. 72. Die Buchführung der Gesellschaft, sowie die Bau- und Betriebsstatistik sind auf Grund der durch die Verwaltung, nach Anhörung der Gesellschaft, festgesetzten Vorschriften zu handhaben.

Art. 73. Die Kosten für die Besichtigung, Ueberwachung und Abnahme der Bauten, sowie für die Beaufsichtigung des Betriebes, fallen der Gesellschaft zur Last. In diesen Kosten ist die Besoldung der im Artikel 69 bezeichneten Aufsichtsbeamten einbegriffen. Um diese Kosten sicher zu stellen, ist die Gesellschaft verpflichtet, für jedes Jahr in der Hauptkasse des Staatsschatzes eine Summe von 120 Frcs. für jedes Kilometer der konzessionirten Bahn zu hinterlegen. In dieser Summe ist der Betrag, welcher nach Massgabe des Artikels 61 für die Beaufsichtigung des Telegraphendienstes der Gesellschaft durch die Staatsbeamten festzusetzen ist, nicht einbegriffen.

Falls die Gesellschaft zu den festgesetzten Terminen die vorbezeichneten Summen nicht erlegen sollte, wird der Präfekt dieselben exekutivisch und nach Massgabe der Einziehung von Staatssteuern beitreiben.

Art. 74. Die Gesellschaft hat ihren Wohnsitz in Paris zu nehmen. Falls letzteres nicht geschehen sollte, hat jede für dieselbe bestimmte Mittheilung Gültigkeit, wenn dieselbe an das Generalsekretariat der Seine-Präfektur gerichtet ist.

Art. 75. Die zwischen der Gesellschaft und der Verwaltung über die Ausführung und Auslegung der Vorschriften des vorliegenden Lastenheftes etwa entstehenden Streitigkeiten werden im Verwaltungswege durch den Präfekturrath des Seine-Departements, vorbehaltlich des Appells an den Staatsrath, entschieden.

Von der Balkanhalbinsel.

Ausbau der Serbischen Eisenbahnen.

In Gegenwart des Königs wurde am 22. August cr. die Zweigbahn Lapovo-Kragujevatz feierlich eröffnet.

Die von der Serbischen Betriebsgesellschaft gebaute Flügelbahn Semendria-Velika-Plana (woselbst der Anschluss an die Serbische Staatsbahnlinie Belgrad-Nisch stattfindet) ist ihrer Vollendung nahe, so dass dieselbe demnächst dem öffentlichen Betrieb übergeben werden wird. Die Strecke Semendria-Velika-Plana ist um etwa 48 km kürzer, als die von Belgrad bis an diesen Abzweigepunkt führende Bahn, wodurch Semendria in eine verhältnissmässig günstigere Lage versetzt wird, abgesehen davon, dass die letztgenannte Donaustadt sich in vielen Beziehungen zur Handels- und Vermittlungsthätigkeit, namentlich in Ausfuhrgeschäft, besser eignet als Belgrad.

Thessalische Eisenbahn.

Die letzte Strecke der Thessalischen Eisenbahn von Stefanoseus über Trikala nach Kalabaka ist am 24. Juni dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Seekanal von Korinth.

Der Seekanal von Korinth (siehe No. 50 d. Ztg.) schreitet seiner Vollendung entgegen. Seit Beginn der Arbeiten ist die monatliche Förderung von Einschnittsboden auf das Zehnfache der ursprünglichen Leistung angewachsen. Bis zum Ende des Jahres 1883 konnten in zwanzig Monaten nur 352 000 cbm Boden ausgeschachtet werden, da für die Einrichtung der Arbeitsstellen, Beschaffung der Hilfsmittel u. s. w. viel Zeit verloren ging. Im Jahre 1884 hat die Ausschachtung 835 000 cbm, im ersten Halbjahr 1885 720 000 cbm betragen; seitdem ist eine regelmässige Steigerung auf mehr als 160 000 cbm bis zum November vorigen Jahres und auf 200 000 cbm im laufenden Jahre eingetreten. Mit Ausnahme der Baggerungen an den beiden Mündungen sind bisher alle Ausschachtungsarbeiten mit Menschenhand ausgeführt worden.

Ausbau der Orientbahnen.

Ueber den Ausbau der Orientbahnen theilt der „Bautechniker" folgendes mit: Die Türkische Anschlussstrecke Sarembey-Vakarel ist bereits so weit im Baue vorgeschritten, dass spätestens Ende dieses Jahres die Maschinen auf derselben werden verkehren können. Auf der Serbischen Anschlussstrecke hat die Regierung die Durchführung der Arbeiten bis Akpalanka gestattet, und dieselben sind dort gleichfalls schon so weit gediehen, dass die Lokomotiven noch in diesem Jahre werden verkehren können. Seitdem wurde auch der Ausbau der Strecke Akpalanka-Pirot von der Regierung beschlossen. Die Unternehmung der Serbischen Bahnen hat während der letzten Tage die eifrigsten Vorbereitungen zur Inangriffnahme dieser Strecke getroffen; diese dürfte daher im Laufe des nächsten Jahres dem allgemeinen Verkehre übergeben werden können. Die dazwischen liegenden Bulgarischen Bahnen, welche den Anschluss nach Konstantinopel von Pirot bis Vakarel vermitteln sollen, dürften dagegen kaum zur rechten Zeit fertig werden. Die Strecke Belgrad-Salonich ist bis Vranja bereits fertig, wird schon von Lokomotiven befahren und dürfte noch in diesem Monate dem allgemeinen Verkehre übergeben werden. Die Strecke Uesküb-Vranja wird bestimmt im Dezember des laufenden Jahres ausgebaut sein, soll aber auf den letzten vier Kilometern keine Schienenverbindung erhalten, bis auch die Strecke Belgrad-Konstantinopel eröffnet sein wird.

Miszellen.

Elektrische Zugbeleuchtung.

Wie die „Deutsche Bauzeitung" mittheilt, ist von der Württembergischen Staats-Eisenbahnverwaltung der Elektrotechnischen Fabrik in Cannstatt eine Anzahl von Wagen aller Klassen zur Erprobung elektrischer Beleuchtung überlassen worden. Die Versuchsdauer soll eine längere sein. Der täglich zwischen Stuttgart und Hall kursirende, elektrisch beleuchtete Zug besteht aus 6 Wagen mit 27 Glühlampen. Jeder Wagen 3. Klasse hat 2 Lampen von 5 Normalkerzen im Innern und 2 Lampen von 3 Normalkerzen auf den Perrons; im Wagen 1. und 2. Klasse befinden sich 3 Lampen von 5 Normalkerzen im Innern und auf den Perrons ebenfalls 2 Lampen von 3 Normalkerzen; der Postwagen hat 4 Lampen von 16 Normalkerzen. Das zur Anwendung gebrachte System benutzt Akkumulatoren; es ist dadurch auch die Möglichkeit gegeben, ohne jede Störung in der Beleuchtung, einen Wagen vom Zuge abzutrennen, so dass z. B. der Postwagen Morgens über Heilbronn und Hall nach Mergentheim fährt und Abends in Hall wieder an den Zug angehängt wird. Die Betriebskraft geht von der Achse des Gepäckwagens aus, die Dynamomaschine sammt Akkumulatoren nimmt im Gepäckwagen nur einen sehr mässigen Raum ein. Seit der letzten Probe eines auf ähnliche Weise eingerichteten Eisenbahnzuges sind ganz wesentliche Verbesserungen eingetreten. Man hat gelernt, die Akkumulatoren nicht blos zur Vorrathskammer des elektrischen Stromes, sondern auch zum Regulator des Druckes zu machen, der so gleichmässig fliesst, dass in dem Lichte auch nicht das leiseste Zucken wahrzunehmen ist. Der Akkumulator fasst einen so beträchtlicheu Stromvorrath, dass er zur Beleuchtung für 5 bis 6 Stunden hinreicht, auch wenn die Maschine keine neue Speisung mehr zuführt. Auch die Glühlampen selbst, System Bernstein, sind beträchtlich verbessert worden. Die Brenndauer einer solchen Lampe hat sich beträchtlich erhöhen lassen. Alle Lampen sind an der Decke angebracht, daneben ein Schieber, mittelst dessen das Licht gedämpft oder auch ganz ausgeschaltet und nach Wunsch sofort wieder hergestellt werden kann. Jede Glühlampe ist durch eine Glasglocke geschützt. Alle Stromregulatoren sind selbstthätig und die Spannung des Stromes ist eine so unbedeutende, dass von einer Gefahr bei Berührung der Leitung eine Rede nicht sein kann. Von der grössten Wichtigkeit aber ist die Frage der Leitungsverbindung von Wagen zu Wagen. Der erste Versuch einer elektrischen Beleuchtung der Wagen befriedigte nicht. Heute liegt die Sache anders. Nach dem Vorgange der auf Luftdruck beruhenden Westinghouse'schen Bremse hat sich ein Leitungsschluss ausfindig machen lassen, der von jedem Arbeiter und Ankuppler ohne alle Mühe und Gefahr gehandhabt werden kann. Jeder Wagen kann aus der Verbindung des Zuges herausgenommen und die Wagenreihe sofort wieder geschlossen werden.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Güterverkehr.

Pfälzische Eisenbahnen. Am 1. Oktober l. J. wird die bisher nur für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Hunden und Kleinvieh dienende Haltestelle Mundenheim für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet. (1778)

Ludwigshafen a/Rh., 28. August 1886.
Die Direktion.
Lavale.

Main-Neckarbahn. Für die Beförderung von leer zurückgehenden, in zurückzubefördernden Bierspezialwagen verladenen Bierfässern tritt im diesseitigen Lokalverkehr mit sofortiger Wirkung eine Ausnahme-Tarifirung ein.

Näheres bei unsern Güterexpeditionen.

Darmstadt, den 24. August 1886. (1779)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Zum Tarif für den **Deutsch-Schwedisch-Norwegischen Verbandverkehr** via Frederikshavn ist der Nachtrag II erschienen.

Derselbe enthält direkte Tarifsätze zwischen Köln und Gothenburg.

Altona, den 28. August 1886. (1780)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostseeverband. Mit der voraussichtlich am 1. September d. J. erfolgenden Betriebseröffnung der Theilstrecke Heide-Lunden der Holsteinischen Marschbahn tritt die Station Lunden mit sämmtlichen im Tarife des obenbezeichneten Verbandes enthaltenen Stationen in direkten Verkehr.

Die Frachtsätze sind bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren.

Altona, den 28. August 1886. (1781)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. September 1886 tritt im Reexpeditionstarif für die Beförderung von Flachs etc. ab Königsberg i/Pr. nach Deutschen und Niederländischen Stationen ein neuer Frachtsatz nach Bullay, Station des Direktionsbezirks Köln linksrh. von 2,73 *M.* pro 100 kg in Kraft.

Bromberg, den 26. August 1886. (1782)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Altona-Berlin. Mit Gültigkeit vom 1. September 1886 wird ein Berichtigungsblatt zum vorbezeichneten Tarif ausgegeben. Druckexemplare können von den Besitzern des Haupttarifes durch die Verbandsstationen unentgeltlich bezogen werden.

Berlin, im August 1886. (1783)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Deutscher Viehverkehr. Mit dem 20. d. Mts. sind für Borstenviehsendungen sowie für Viehbegleiter von Köbánya-hizlalda (Mastanstalt) und Köbánya (Oe.-U. St.-E.-G.) nach Guben direkte Frachtsätze in Kraft getreten.

Berlin, den 24. August 1886. (1784)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Deutschen Verbandsverwaltungen.

Sächsisch - Schweizerischer Verkehr. Für Baumwollabfälle in Wagenladungen von 5 000 oder 10 000 kg bezw. Frachtzahlung hierfür pro Wagen ab Zürich nach Reichenberg trans. und Werdau kommen vom 5. September d. J. ab ermässigte Frachtsätze zur Anwendung. Auskunft hierüber ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Dresden, am 26. August 1886. (1785)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Westdeutsch - Osterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn. (Inkrafttreten des Nachtrags 3 zu Heft 3 des Verbands-Gütertarifs.)

Am 1. Oktober d. J. tritt zu dem Heft 3 (Ausnahmetarif für Getreide etc.) des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband der 3. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält anderweite und neue Frachtsätze für verschiedene Stationen, sowie eine Tabelle für die aus Anlass von Koursschwankungen der Oesterreichisch-Ungarischen Valuta eintretende zeitweilige Kürzung der Frachtsätze.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und bei den Verbandsstationen käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 26. August 1886. (1786)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 8. d. M. bringen wir zur Kenntniss, dass die für Station Styringen-Wendel im Reichsbahn - Staatsbahnverkehr eintretenden Erhöhungen erst vom 1. November d. J. zur Anwendung kommen.

Strassburg, den 25. August 1886. (1787)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen iu Elsass-Lothringen.

Hessische Ludwigsbahn. Im Verkehr zwischen den Württembergischen Stationen Crailsheim, Nördlingen und Ulm, sowie unseren Stationen Bingen, Darmstadt, Frankfurt neuer Bahnhof, Frankfurt Ostbahnhof, Hanau, Gustavsburg, Mainz und Wiesbaden kommen vom 1. Oktober l. J. an theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze zur Einführung, worüber das Tarifbüreau der Württembergischen Staatsbahn nähere Auskunft ertheilt.

Mainz, den 19. August 1886. (1788)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Zu dem Tarife für den **direkten Güterverkehr** zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover einerseits und Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits ist ein neuer Nachtrag (9) herausgegeben, welcher u. A. Tarifsätze mit den Stationen der neueröffneten Bahnstrecke Osnabrück-Brackwede enthält.

Der Nachtrag tritt am 10. September d. Js. in Kraft, und kann bei den Güter-Expeditionen, welche auch eventuell weitere Auskunft ertheilen, bezogen werden.

Hannover, den 24. August 1886. (1789)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ermässigte Eisenerz-Frachtsätze nach Station Dahlbruch. Mit dem 1. September werden zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz und Kokes zum Hochofenbetrieb, gültig vom 1. August d. J., neue Frachtsätze für die Beförderung von Eisenerz von Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrh.) sowie der Eisern - Siegener Eisenbahn nach der Station Dahlbruch (Eisenb.-Dir.-Bez. Elberfeld) eingeführt.

Die betreffenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Elberfeld, den 25. August 1886. (1790)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 6. September 1886 ab werden die Badischen Stationen Fahrnau, Haagen, Hausen - Raitbach, Lörrach, Schopfheim, Steinen, Zell i/W. und Thiengen in den im Nachtrag VI zum Heft 8 des Südwestdeutschen Verbands - Gütertarifs für den Verkehr ab Ludwigshafen a/Rh. enthaltenen Ausnahmetarif No. 9 für Getreide etc. einbezogen. Gleichzeitig wird die Bestimmung betreffs der Anwendbarkeit dieses Ausnahmetarifs dahin ergänzt, dass unter die vorgelegenen Badischen Stationen auch Stationen der vorgelegenen Seitenbahnen zu rechnen sind.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterstationen.

Karlsruhe, den 27. August 1886. (1791)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Der Deutsch-Russische Gütertarif, zweite Ausgabe, gültig vom 1. Januar 1883 neuen Stils, nebst den zu demselben herausgegebenen Nachträgen und der zugehörige Anhang I nebst Nachträgen treten für die Richtung nach Russland, ferner der Anhang II zum obigen Gütertarif und die Nachträge zum Anhang IIsowie der mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. besonders zur Einführung gekommene I. Nachtrag zum Ausnahmetarif V (Steinkohlen etc.), welche nur für die Richtung nach Russland gelten, vom 13. Oktober neuen Stils d. J. (einschliesslich) ausser Kraft.

In der Richtung von Russland bleiben der Gütertarif und Anhang I nebst den beiderseitigen Nachträgen bis auf weiteres in Gültigkeit.

Bromberg, den 27. August 1886. (1792)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Importtarif nach Moskau via Wirballen-St. Petersburg. Der Importtarif nach Moskau via Wirballen-St. Petersburg, gültig vom 15. August 1883, tritt mit dem 13. Oktober cr. neuen Stils ausser Kraft.

Bromberg, den 27. August 1886. (1793)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Der mit Gültigkeit bis zum 31. August 1886 im **Lokalverkehr** des Direktionsbezirks Bromberg, sowie in den Staatsbahnverkehren: Bromberg-Altona, Berlin, Breslau, Hannover und Oldenburg und im Südostpreussischen Verbandverkehr eingeführte Ausnahmetarif für **Sprit** und **Spiritus** zum Seeexport bleibt bis auf weiteres bis zum 31. August 1887 in Kraft.

Bromberg, den 18. August 1886. (1794)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 18). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW, Beuthstrasse 8.

E.

Beiblatt zu No. 68 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 1. September 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

1. Güterverkehr.

Vereinigung der Güterabfertigung auf den Stationen Coethen, Halberstädter und Leipziger Bahnhof. Die beiden diesseitigen Stationen Cöthen L (Leipziger Bahnhof) und Cöthen H (Halberstädter Bahnhof) sind hinsichtlich der Güter- und Vieh- etc. Abfertigung zu einer Station vereinigt worden. Bei der Aufgabe derartiger Güter nach Cöthen bedarf es daher einer besonderen Bahnhofsbezeichnung in den Frachtbriefen fernerhin nicht mehr, vielmehr genügt die einfache Stationsbezeichnung „Cöthen".

In den bestehenden Frachtsätzen von und nach der genannten Station tritt eine Veränderung nicht ein.

Bezüglich des Personen- und Gepäckverkehrs verbleibt es bis auf weiteres bei den jetzt bestehenden Einrichtungen.

Magdeburg, den 19. August 1886. (1795)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Westösterreichisch - Ungarischer Verband. Am 1. September d. J. tritt zwischen Freystadt in Ober-Oesterreich und Leipzig (Bayr. und Dresdn. Bahnhof) für Holz des Ausnahmetarifs 6a ein Frachtsatz von 1,44 *M.* für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 27. August 1886. (1796)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Oktober 1886 ab kommen für den **Güterverkehr** zwischen den Stationen Ludwigshafen, Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt einerseits und den Stationen Heidingsfeld und Würzburg andererseits sowie zwischen Käferthal (Wohlgelegen), Lampertheim und Waldhof, Stationen der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und Würzburg andererseits anderweite erhöhte Frachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen das diesseitige Tarifbüreau sowie die Stationen Ludwigshafen und Mannheim.

Karlsruhe, den 20. August 1886. (1797)
Namens der betheiligten Verwaltungen.
Generaldirektion.

Hessischer Wechselverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit ist für den Verkehr von Oberbrechen nach Rödelheim in den Ausnahmetarif für Steine des Sp.-T. III ein Frachtsatz von 0,19 *M.* pro 100 kg zur Aufnahme gelangt.

Frankfurt a/M., den 25. August 1886. (1798)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. tritt der 1. Nachtrag zum **Nassau-Pfälzischen Tarif** in Kraft, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr mit den Pfälzischen Stationen der Linie Kaiserslautern-Lauterecken und mit der Kerkerbachbahn, sowie ausser einigen Berichtigungen etc. Ausnahmefrachten für Steine, Eisenerze etc. und Obst als Eilgut.

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 24. August 1886. (1799)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Für **Hopfen** treten 3 Tage nach erfolgter Publikation im Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf Weiteres, längstens bis Ende Juli 1887 in Kraft, u. zw.:

von Liboch nach Tetschen
a) bei Einzelsendungen . . . 49,— kr.
b) bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen 23,5 „

Wien, am 25. August 1886. (1800)
Die Betriebsdirektion.

Getreideverkehr aus Russland. Prolongation von Tarifen. Die in der Vereinszeitung No. 59 vom 31. Juli 1886 erfolgte Kundmachung, betreffend die Aufhebung von Tarifen im Getreideverkehr aus Russland, wird dahin modifizirt, dass die Gültigkeitsdauer sämmtlicher sub a, b, c, d, e, f bezeichneten Tarife über den 1/13. September a/n. Styls 1886 und zwar bis zu der an Stelle dieser Tarife zur Einführung gelangenden neuen Tarife — welche ermässigte Frachtsätze enthalten dürften — ausgedehnt wird.

Wien, den 26. August 1886. (1801)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn.

Einführung eines neuen Lokal-Gütertarifes (Theil II). Mit Gültigkeit vom 15. September a. c. gelangt auf den Linien der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn ein neuer Lokal-Gütertarif (Theil II) zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Januar 1885 sammt den hierzu erschienenen Nachträgen I und II, sowie den dazu gehörigen „Ergänzungen", enthaltend die Nebengebühren, ausser Geltung treten.

Exemplare des neuen Tarifes sind um den Preis von 1,— fl. sowohl im Oekonomate in Wien, als auch bei der diesseitigen Betriebsdirektion in Lemberg und in sämmtlichen gesellschaftlichen Stationen zu beziehen.

Hierdurch wird der bezügliche im Beiblatte der No. 55 vom 17. Juli c. verlautbarte Einführungstermin abgeändert.

Wien, den 26. August 1886. (1802)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Mit dem 1. September d. J. tritt zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Schleswig-Holsteinischen Verbande vom 1. November 1878 der Nachtrag XXII in Kraft.

Durch denselben gelangen einfache und Retourbillets für den Verkehr zwischen diesseitigen und Stationen der Westholsteinischen, der Holsteinischen Marschbahn, der Kreis Oldenburger Bahn, der Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn und der Kreis - Eisenbahn Flensburg-Kappeln zur Einführung.

Altona, den 20. August 1886. (1803)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Zum Tarif vom 1. Juni d. J. für den Personenverkehr mit dem Badeorte Westerland tritt am 25. August d. J. der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen Westerland und Elberfeld bezw. Düsseldorf.

Altona, den 20. August 1886. (1804)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Zum Tarif für den nachbarlichen Personenverkehr zwischen Altona - Kieler und Berlin - Hamburger Stationen vom 1. Januar 1875 tritt am 1. September d. J. der Nachtrag 51 in Kraft.

Derselbe enthält Tarifsätze für einfache und bezw. Retourbillets im Verkehr zwischen Hamburg (R. D. St.) und Lindauniss, Steinbergkirche, Gelting und Kappeln.

Altona, den 20. August 1886. (1805)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Vom 25. d. M. ab gelangen für den Personenverkehr von Glücksburg, Station der Kreis-Eisenbahn Flensburg-Kappeln nach Hannover und Bremen einfache Billets — gültig für alle Züge — zu nachfolgenden Preisen zur Verausgabung:

Glücksburg - Hannover II. Kl. 26,20 *M.*
III. Kl. 18,30 *M.*
Glücksburg-Bremen II. Kl. 21,60 *M.*
III. Kl. 15,20 *M.*

Altona, den 21. August 1886. (1806)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Submissionen.

Umbau des Bahnhofs Bremen. Zum Bau des Lokomotivschuppens in Walle sollen öffentlich vergeben werden:

Loos 1, Herstellung des Fussbodens aus Cementbeton,
Loos 2, Herstellung des Pappdaches,
Loos 3, Malerarbeiten,
Loos 4, Glaserarbeiten.

Termin: Sonnabend, den 11. September 1886, Vormittags 9 Uhr.

Verdingungsanschläge und Bedingungen sind für 50 ₰ für jedes einzelne Loos auf dem Baubüreau für den Bahnhofsumbau zu haben.

Bremen, den 28. August 1886. (1807)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Lieferung von Telegraphenmaterial. Die Lieferung von

20000 kg 4 mm starkem verzinkten Eisendraht soll im Submissionswege unter Vorbehalt der Auswahl unter den Bewerbern vergeben werden.

Bezügliche Angebote sind an die Königliche Magazinverwaltung auf dem Schlesischen Bahnhofe in Dresden-Neustadt, woselbst auch die Lieferungsbedingungen ausliegen, versiegelt, frankirt und mit der Bezeichnung: „Lieferung von Telegraphenmaterial" versehen, bis zum 11. September d. J. einzusenden.

Unberücksichtigte Angebote bleiben unbeantwortet.

Dresden, den 27. August 1886. (1808)
Königliche Betr.-Telegr.-Oberinspektion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. 220 000 kg alter Eisenbahnschienen sind zu verkaufen, Angebote, mit bezüglicher Aufschrift versehen, bis zum 4. September d. J. dahier einzureichen. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 23. August 1886. (1809)
Grossherzogliche Direktion.



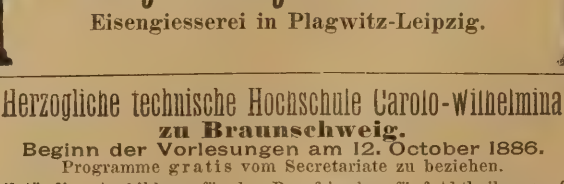


II. Privat-Anzeigen.









Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 69. Zeitung des Vereins 1886.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.
Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.
Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 4. September 1886.

Zu den Verdeutschungsbestrebungen der Gegenwart.

Dass dem in der Deutschen Sprache zu entbehrenden Fremdworte ein Krieg erklärt ist, welcher dereinst mit der Beseitigung des missliebig gewordenen Eindringlings enden muss, — dieser Erkenntniss wird sich schwerlich jemand, der den in dieser Hinsicht neuerdings wahrnehmbaren Bestrebungen gefolgt ist, entziehen können! Mit einer geradezu überraschenden Schnelligkeit haben die letzteren an Umfang und Eifer zugenommen, und in allen Schichten der Gebildeten erstehen denselben neue Anhänger, welche aus voller Ueberzeugung bereit sind, zu der Reinigung der in unerfreulichen Zeiten von fremdartigen und oft sinnwidrigen Schlacken durchsetzten Muttersprache kräftig beizutragen. Es ist daher wohl verständlich, dass dieser Erscheinung auch in Fachblättern, welche sich sonst in der Regel der Erörterung solcher „allgemeinen“ Fragen zu enthalten pflegen, eine rege Aufmerksamkeit gewidmet wird. Gerade in den einzelnen Berufsklassen ist in der Aufrechterhaltung zahlreicher, aus anderen Sprachen zusammengelesener, wichtig klingender, bei näherer Betrachtung aber oft ihrem Werthe nach zusammenschrumpfender Wortbildungen, welche als „Fachausdrücke“ in dem Nichtfachmanne bisweilen höchst überflüssiger Weise ein gewisses andächtiges Staunen über ein — nur scheinbar unlösbares — Räthsel erregen, bisher vielfach gesündigt worden. Sache der betreffenden Berufskreise dürfte es daher auch sein, das, was in dieser Beziehung ihrerseits — selbstverständlich ohne Absicht — versehen worden ist, thunlichst wieder gut zu machen und sich in Wort und Schrift einer Ausdrucksweise zu befleissigen, welche den Anforderungen einer reinen, schönen Sprache und der billigen Rücksichtnahme auf das Verständnissvermögen anderer, demselben Berufe nicht angehöriger Kreise in gleicher Weise zu entsprechen im Stande ist.

Mit berechtigter Freude können wir gerade in diesem Blatte auf die Thatsache hinweisen, dass in dem Kampfe gegen das überflüssige Fremdwort gewichtige Vertreter des Verkehrswesens und der Technik mit in der vordersten Reihe stehen. Auch auf diesem Gebiet fühlen die Angehörigen dieser beiden, für die Jetztzeit wesentlich massgebenden Berufsklassen ein besonderes Bedürfniss, die ohnehin von ihrem thatkräftigen Wirken rühmliches Zeugniss ablegenden Bestrebungen der entwickelungsreichen und entwickelungsbedürftigen Gegenwart mit klarem, bestimmten Verständnisse und zielbewusst zu fördern und zu verbreiten. Mit besonder Dankbarkeit wird es hierbei anerkannt, dass die massgebenden Behörden gern und vielfach von ihrem mächtigen Einflusse Gebrauch machen, um dieser Frage, die als eine Ehrensache des Volkes betrachtet wird, die erfolgreichste Unterstützung angedeihen zu lassen. Gar mancher, der aus Gründen der Bequemlichkeit oder sonstiger Art sich der ihm unerwünschten Bewegung zu entziehen geneigt sein möchte, wird hierdurch noch in dieselbe hineingedrängt, und auch die Unterstützung von solchen Seiten — gleichgültig ob willig oder widerwillig gegeben — ist ein Gewinn, welcher nicht ohne Früchte bleibt.

Selbstverständlich wird noch eine lange Zeit vergehen müssen, bis diese Angelegenheit, deren unliebsame Eigenthümlichkeiten leider zu tiefe und zur Zeit noch nicht gänzlich entbehrliche Wurzeln gewonnen haben, eine solche Wandlung erfahren haben wird, dass die Freude an der rein Deutschen Sprache eine völlig ungetrübte sein kann. Diesen Augenblick zu erleben hat das lebende Geschlecht schwerlich Aussicht. Um so mehr liegt demselben die ernste Pflicht ob, den nachfolgenden Geschlechtern den Boden vorzubereiten, wie ja überhaupt jede Angelegenheit allgemeiner Art, welche nicht auf eine vorübergehende, sondern auf eine weittragende Bedeutung Anspruch erheben will, unter dem Gesichtswinkel der zukünftigen Entwickelung betrachtet und beurtheilt werden muss.

Die Anregung zu den vorstehenden Bemerkungen gibt uns ein Vortrag, den der auf dem Gebiete der Verdeutschungsbestrebungen mit hervorragendem Eifer und anerkanntem Erfolge thätige Regierungs- und Baurath in dem Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Herr Otto Sarrazin, kürzlich in einer der Sitzungen der VII. Wanderversammlung des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine, welche in der Zeit vom 15. bis 19. August d. J. in der alten prächtigen Kaiserstadt Frankfurt a/M. getagt hat, vor zahlreichen Angehörigen des Fachs und vielen Gönnern und Freunden desselben gehalten hat. Der genannte Verband umfasst 27 Vereine, deren Mitgliederbestand am 1. Januar d. J. 6 764 Personen betrug, eine stattliche Anzahl, welche wohl geeignet sein dürfte, einem mit Einmüthigkeit vertretenen Gedanken eine reiche Entwickelung und weite Ausdehnung zu sichern. Einer alten guten Sitte gemäss werden bei diesen, alle zwei Jahre wiederkehrenden Wanderversammlungen von berufener Seite Vorträge über solche Fragen gehalten, welche bei den Fachgenossen im engeren und weiteren Sinne eine augenblickliche oder dauernde Theilnahme zu gewärtigen haben.

Für die Erörterung der „Verdeutschungsbestrebungen der Gegenwart, mit besonderer Berücksichtigung der technischen Gebiete“ konnte keine geeignetere Persönlichkeit gefunden werden, als Herr Sarrazin, welcher in dieser Frage seit dem bekannten, in dem von ihm redigirten amtlichen „Centralblatt der Bauverwaltung“ seinerzeit erhobenen bezüglichen Schlachtrufe und durch das demnächst von ihm bearbeitete „Verdeutschungs-Wörterbuch“ Gelegenheit zu besonders eingehenden Untersuchungen gefunden hat. Der bezeichnete Vortrag, welcher ein — natürlich nur gedrängtes — Bild über den gegenwärtigen Stand der Angelegenheit zu geben bestimmt war, ist dem Wortlaute nach in No. 34 A des „Centralblattes der Bauverwaltung“ veröffentlicht. Wir empfehlen denselben der Aufmerksamkeit unseres Leserkreises auf das Wärmste, da der Inhalt wohlgeeignet ist, anzuregen, sowie aufklärend über die von dem Herrn Vortragenden vertretenen Auffassungen und über die demgemäss zu ziehenden Schlussfolgerungen zu wirken. Aus dem wohlgefügten Ganzen greifen wir beispielsweise den nachstehenden, das Eisenbahnwesen im besonderen betreffenden Abschnitt heraus. Herr Sarrazin sagt:

„Schon mehrfach ist darauf hingewiesen, dass auch im Deutschen Eisenbahnwesen für manche fremde Ausdrücke glücklicher Ersatz gefunden ist. Die Normalspur ward durch Vollspur, die Normalstellung der Weichen durch die Grundstellung, die Sekundärbahn durch die Nebenbahn ersetzt, die Kurvenschienen findet man schon öfters als Krummschienen (wie Krummholz, Krummzapfen, Krummstab) bezeichnet, und für die oft genannten Amerikanischen Transkontinentalbahnen, die der Abwechselung halber auch bisweilen als Interoceanische Bahnen, ja, ohne jeden Uebersetzungsversuch sogar als Pacific-Railroads auftreten, sagen wir kurz und bezeichnend Ueberlandbahnen. Uebrigens scheint die Kürze nicht jedem zu behagen. Unlängst wurden dieselben Bahnen in einem Eisenbahnfachblatt mit einem Wortungeheuer bezeichnet, in welchem freilich die unermessliche Länge dieser Linien wie ihre völker- und stämmeverbindende Eigenschaft zum glücklichsten Ausdruck gebracht ward, nämlich als „transkontinentale Ueberlandrouten“! — Viel Kopfzerbrechen haben bis jetzt die im Eisenbahnbetriebe überaus wichtigen Vorrichtungen den Verdeutschern gemacht, welche in einer den transkontinentalen Ueberlandrouten nichts nachgebenden Länge und Ausführlichkeit bekannt sind als Central-Weichen- und Signal-Sicherungsapparate. Wenn nicht alles täuscht, ist auch hier der einfache Ersatz bereits gefunden. Man hat nämlich darauf aufmerksam gemacht, dass wir solche Gebäude oder Anstalten, in denen alle zu einer handwerksmässigen Thätigkeit gehörigen Verrichtungen vorgenommen werden, durch die betreffenden Stammwörter mit der Endsilbe -ei zu bezeichnen pflegen. So nennen wir die Werkstatt des Stellmachers die Stellmacherei, wir sprechen von der Dampfwäscherei, der Bäckerei und nennen das Gebäude, in welchem der Drucker mit seinen Maschinen, Pressen u. s. w. arbeitet, die Druckerei. Was stehe nun im Wege, das Gebäude, den Thurm oder die Bude, in welchen der Weichensteller an seinen hier zusammengeführten Weichenstellvorrichtungen thätig ist, nebst dem ganzen Zubehör an Hebeln, Verschlusstheilen u. s. w. einfach als „Weichenstellerei“ zu bezeichnen? Darin liege die Konzentrirung, die Zusammenführung der Vorrichtungen, gleichzeitig ausgedrückt, dem „Central“ sei also vollkommen genügt. (Genau genommen ist übrigens bei diesen Stellereien von einer totalen Centralisirung, der Vereinigung aller Weichenzüge nicht einmal die Rede; die Konzentration ist vielmehr nur partiell, die Weichen sind gruppenweise zusammengefasst.) Die erwähnten „Central-Weichen- und Signal-Sicherungsapparate“ würden danach in ihrer Gesammtheit etwa Signal- und Weichenstellereien heissen, während für den Centralapparat als solchen das Wort Stellwerk bequem und bezeichnend sei. Für die Apparatgebäude oder Apparatbuden I, II . . ergeben sich hinreichend verständlich die Stellereien I, II . ., für die Hebelapparate die Hebelstellwerke, für die Centralapparat-Bezirke die Stellereibezirke, für die Apparatgebäude und Apparatbuden die Stellereigebäude und Stellbuden u. s. w. Dass der Blockapparat sich dabei ebenfalls in ein Blockwerk vereinfacht, ist selbstverständlich. Weiterhin ist noch zu erwähnen, dass man für die optischen und akustischen Signale mehrfach die Ausdrücke Sicht- und Hörsignale findet. Die Signale selbst scheinen sich einstweilen noch spröde zu verhalten. Oft lassen sie sich zwanglos als Zeichen, Meldezeichen, Fahr- und Haltezeichen, auch als Nachricht, Ruf oder Meldung einführen; aber neben diesen stehen noch Sicht- und Hörsignale, Signalpfeifen und Signalmaste da, als deutliche Signale, Winke und Merkzeichen, dass hier noch ein Stück Arbeit zu thun bleibt.

Indess auch bezüglich jener Eisenbahnausdrücke, für welche guter Ersatz bereits vorhanden ist, darf man nicht erwarten, dass sie von heute auf morgen in Gebrauch kommen werden, und namentlich muss man von den Behörden und Verwaltungen nicht verlangen, dass sie alle neu auftauchenden Verdeutschungen, und seien diese noch so ansprechend und glücklich, nun auch ungesäumt amtlich einführen sollen. Dem steht ja mancher Hinderungsgrund im Wege. Einmal würde durch zu unvermittelte und plötzliche Einführung von Bezeichnungen, an denen das grosse Publikum betheiligt ist — sei es die Verkehrswelt, die Reisewelt oder noch weitere Kreise der Bevölkerung oder Oeffentlichkeit —, leicht eine Art Babylonischer Sprachverwirrung gestiftet werden können. Dann aber müssen sich die Behörden in ihren Auslassungen mit dem Wortlaut vorhandener Bestimmungen in Uebereinstimmung halten und können sich füglich nicht willkürlich da neuer Ausdrücke bedienen, wo ein angezogenes oder in Rede stehendes Gesetz ein bestimmtes Fremdwort verwendet. So lange zum Beispiel in der Bahnordnung, der Signalordnung u. s. w. für die Eisenbahnen Deutschlands die Ausdrücke normalspurig, Normalstellung, optisches und akustisches Signal u. s. w. nicht ausgemerzt sind, werden diese Fremdwörter trotz der gewiss guten und bequemen Verdeutschungen aus der amtlichen Schriftsprache nicht völlig verschwinden können. Vielmehr muss man hier geduldig warten, bis irgend welche wichtige Rücksichten ohnehin eine Abänderung solcher Bestimmungen oder Gesetze nöthig machen. Wohl aber kann jeder dazu beitragen, durch möglichst ausschliesslichen Gebrauch der Deutschen Ausdrücke im nichtamtlichen Verkehr, in Veröffentlichungen und im Leben vorzuarbeiten und das Ohr der Behörden, der Landesvertreter und des ganzen Volkes an den neuen Klang so zu gewöhnen, dass beim Eintritt solcher Abänderungsgelegenheit jene Fremdausdrücke männiglich anmuthen wie Ueberreste einer veralteten Zopfzeit. Namentlich die grossen Zeitungen mit ihren Stäben von Mitarbeitern sind in erster Linie berufen, dem Volke diese Gewöhnung und die Freude an

den Lauten der Muttersprache zu vermitteln, eine Pflicht, welcher mehrere besonders gut geleitete Blätter übrigens bereits mit ausserordentlichem Geschick und bewundernswürdiger Thatkraft nachkommen. Die gleiche Pflicht aber liegt ebenso allen Fachzeitschriften ob, und gerade sie sind es, die bezüglich der unnahbaren „Fach- und Kunstausdrücke" den handgreiflichen Beweis erbringen können, dass der vielbehauptete Satz von der „Unentbehrlichkeit des fremdsprachlichen Kunstwortes" in seiner Allgemeinheit durchaus unhaltbar und eitel Wind ist." —

Auch an unseren Leserkreis möchten wird, insoweit hierzu ein Bedürfniss überhaupt vorhanden sein sollte, die dringende Mahnung richten, den Verdeutschungsbestrebungen die möglichste Theilnahme zuzuwenden und dieselben nicht etwa als eine unbequeme Schrulle einer nach Neuerungen haschenden Zeit betrachten zu wollen. Es gibt bekanntlich Fragen, welche sich, wenn sie überhaupt den Keim einer vernünftigen Entwickelung in sich tragen, trotz aller versuchten Gegeneinwirkungen unaufhaltsam ausreifen. Die nachträgliche Empfindung, dass der Geist der Zeit nicht verstanden worden sei, und dass man den Rädern derselben vergeblich Hemmschuhe anzulegen versucht habe, ist beschämend, und man sollte das Aufkommen eines solchen peinigenden Gefühles thunlichst vermeiden! K—e.

Die Sekundäreisenbahnen des Königreichs Sachsen

dargestellt von W. Ledig, Finanzrath bei der Königlichen Generaldirektion, und Ferd. Ulbricht, Rechnungsrath und Vorstand des statistischen Büreaus der Sächsischen Staatsbahnen.

(Fortsetzung aus No. 68.)*)

Inhaltsverzeichniss.

*) Wir bringen nachträglich das Inhaltsverzeichniss des eingehenden Aufsatzes zum Abdruck, dessen Veröffentlichung wir in den vorigen Nummern begonnen haben. Der ganze Aufsatz wird auch als eine zusammenhängende Broschüre nebst Abbildungen erscheinen, in welcher Beziehung wir uns weitere Mittheilung vorbehalten. Die Redaktion.

II. Konstruktions- und Anlageverhältnisse.

a) Tracirung, Neigungs- und Richtungsverhältnisse, Normalprofil, Unter- und Oberbau, Kunstbauten.

1. Die Pirna-Berggiesshübler Linie.

Dies ist die erste Bahn, welche in Sachsen als Sekundärbahn erbaut ward. Auf ihr kommen zumeist nur schwer in das Gewicht fallende Massengüter, insbesondere Sand- und Eisensteine zum Transport, welche vorzugsweise auf weitere Entfernungen abgefahren werden. Früher wurden diese Produkte aus dem Gottleubathale, wenn auch nicht in dem heutigen Umfange, der Station Pirna, wo jetzt die Sekundärbahn an die Hauptbahn anschliesst, zur Verfrachtung auf der Eisenbahn zugeführt. Dabei besass der Sandsteinversandt von Rottwerndorf schon damals einen so grossen Umfang, dass die vorhandenen guten Strassen diesen Verkehr kaum zu tragen vermochten. Dieser Umstand liess die Anlage einer Eisenbahnverbindung geboten erscheinen und zwar wurde dieselbe — mit Rücksicht darauf, dass die vorhandenen Massengüter fast ausschliesslich auf die Hauptbahn übergehen und weil die Umladung namentlich der bearbeiteten Sandsteine mit erheblichen Schwierigkeiten und Kosten verbunden gewesen sein würde — als normalspurige Sekundärbahn ausgebaut. Dabei kam auch in Betracht, dass besondere Terrainschwierigkeiten nicht vorlagen, so dass der normalspurige Ausbau der Bahn keine unverhältnissmässig höheren Kosten bedingte.

Infolge des umfangreichen Transportes von Massengütern besitzt die Bahn mehr den Charakter einer Schleppbahn als denjenigen einer Sekundärbahn im eigentlichen Sinne. Sie dient zwar auch dem Personenverkehre, doch liegt es in der Natur der Sache, dass der Güterverkehr bedeutend überwiegt. Der Transport erfolgt — wie auch auf allen übrigen Sächsischen Sekundärbahnen — lediglich durch gemischte Züge, und zwar verkehren während des Winterhalbjahres deren je drei, während des Sommerhalbjahres aber je vier in jeder Richtung.

Die Steinbrüche im Gottleubathale sind zum Theil durch normalspurige Zweiggleise mit der Sekundärbahn verbunden.

Wenn auch die normale Spurweite der Bahn den Uebergang der Transportmittel der Hauptbahn gestattet, so wurden dennoch besondere Lokomotiven und Personenwagen angeschafft, wie solche beim Sekundärbetrieb gebräuchlich und in Abschnitt IV dieser Mittheilungen näher beschrieben sind. Dagegen wurde von der Beschaffung eines eigenen Güterwagenparkes abgesehen, da der Gütertransport durch die Wagen der Hauptbahn mit besorgt wird. Bei ausnahmsweise starker Personenfrequenz, welche jedoch nur zu gewissen Zeiten stattfindet, werden aushilfsweise auch Personenwagen der Hauptbahn in die Sekundärbahnzüge mit eingestellt.

Die Bahn ist 14,92 km lang. Es beträgt die Entfernung zwischen den Verkehrsstellen:

	Pirna-Station und Pirna-Haltestelle	2,00 km
	Pirna-Haltestelle und Rottwerndorf	4,42 „
	Rottwerndorf und Neundorf	1,17 „
	Neundorf und Cotta	0,91 „
	Cotta und Langenhennersdorf	3,15 „
und	Langenhennersdorf und Berggiesshübel	3,27 „

Der Anfangspunkt der Linie bei Pirna liegt 118,16 m und ihr Endpunkt bei Berggiesshübel 290,27 m über dem Spiegel der Ostsee. Die Bahn steigt in der Richtung nach Berggiesshübel im ganzen 172,11 m; Fall hat sie in dieser Richtung überhaupt nicht. Von besonderem betrieblichen Vortheil ist, dass die vorhandenen Massengüter vorwiegend in der Richtung

nach Pirna — also von Berg zu Thal — transportirt werden. Von der Gesammtlänge liegen:

12,04 km = 80,70 pCt. in Steigung und
2,88 „ = 19,30 „ horizontal.

Die Steigung vertheilt sich:

mit 0,34 km	auf das Verhältniss von	1 : 1000	bis inkl.	1 : 400,
„ 1,50	„ „ „ „	1 : 400	„ „	1 : 200,
„ 4,42	„ „ „ „	1 : 200	„ „	1 : 100,
„ 0,48	„ „ „ „	1 : 100	„ „	1 : 80,
„ 0,71	„ „ „ „	1 : 80	„ „	1 : 60 und
„ 4,59	„ „ „ „	1 : 60	„ „	1 : 40.

Das Steigungsmaximum beträgt 1 : 40 in grösster zusammenhängender Länge von 2 688 m.

Nach der Horizontalprojektion liegen 9,38 km = 62,87 pCt. der Bahnlänge in gerader Linie und 5,54 km = 37,13 pCt. in Kurven und zwar:

0,28 km	in Krümmungen mit Halbmessern von	1 500	bis inkl.	1 000 m
0,14	„ „ „ „ „	1 000	„ „	500 „
0,07	„ „ „ „ „	500	„ „	400 „
0,25	„ „ „ „ „	400	„ „	300 „
4,80	„ „ „ „ „	weniger als		300 „

Der kleinste Krümmungshalbmesser auf freier Strecke beträgt 180 m und die Summe der Kreisbogengrade aller Krümmungen 1 575,50.

Der Unterbau hat nach dem Normalprofil eine Planumsbreite von 4,50 m und ist lediglich durch besonderen Körper gebildet. 2,75 km liegen neben öffentlichen Strassen, 12,00 km im Auftrag, 2,67 km im Abtrag und 0,25 km in Terraingleiche. Im Niveau führen 87 Wegeübergänge über die Bahn, welche sämmtlich unbewacht sind.

Die Bettung besteht aus Sandstein und Kies. Nach dem Normalprofil hat sie eine obere Breite von 250 cm und eine mittlere Stärke von 35 cm, ihre gewöhnliche Stärke beträgt unter dem tiefsten Punkte der Schwellen 35 cm.

Oberbau. In den Gleisen liegen: 33 238 m Bessemerstahlkopfschienen und 424 m Eisenschienen von 6 m Länge und 118 mm Höhe mit einem durchschnittlichen Gewicht von 31,3 kg pro laufendes Meter; ferner 18 207 Stück mit Chlorzink imprägnirte Gleisquerschwellen aus Nadelholz von 230 cm Länge, 20 cm Breite und 15 cm Höhe, 329 m imprägnirte und 2 487 m nicht imprägnirte Weichenschwellen aus Nadelholz.

An Kunstbauten sind ausgeführt: 10 Brücken mit 15 Oeffnungen; davon sind 2 Brücken gewölbt und 8 mit Eisen überbaut; die grösste Lichtweite einer Oeffnung ist 13,4 m, 46 Durchlässe bis 2 m Lichtweite der einzelnen Oeffnungen; davon sind 32 mit Platten gedeckt, 3 gewölbt; 5 bestehen aus eisernen und 6 aus steinernen Röhren.

2. Die Johanngeorgenstadt-Schwarzenberger Linie

Die Fortsetzung der Zwickau-Schwarzenberger Linie von Schwarzenberg in der Richtung nach Johanngeorgenstadt war nach den vorhandenen Terrainverhältnissen nur im Thale des Schwarzwassers denkbar. Durch sie wird eine sehr verkehrsreiche Gegend mit hochentwickelter Industrie, bedeutenden Wasserkräften und reichen Naturprodukten, wie Eisen, Holz, Kohlen, Erze u. s. w., welche schwer in das Gewicht fallen, erschlossen. Für die Wahl des Endpunktes der Linie waren ebenfalls die natürlichen Terrainverhältnisse massgebend. Dieselben deuteten darauf hin, den Endpunkt dahin zu verlegen, wo das Schwarzwasserthal bei Wittigsthal auf das Oesterreichische Gebiet übertritt. Da von Oesterreichischer Seite bereits einer Gesellschaft die Konzession zur Erbauung einer normalspurigen Anschlussbahn in der Richtung auf Carlsbad ertheilt worden ist, für welche auch bereits generelle Vorarbeiten ausgeführt sind, so konnte nur die Erbauung einer normalspurigen Sekundärbahn in Frage kommen, welche für die Kurven einen weit geringeren Halbmesser gestattet, als dies bei Primärbahnen der Fall ist. Hierdurch ist es möglich geworden, die Bahnlinie, welche bei ihrer Ausführung als Primärbahn auf dem rechten Ufer des Schwarzwasserbaches in einer ansehnlichen Höhe über der Thalsohle an den Hängen des das Thal begrenzenden bergigen Terrains hätte hinführen müssen, tiefer in die Thalsohle selbst zu legen, wodurch auch die Füglichkeit erlangt wurde, näher an die im Thale gelegenen, zum Theil sehr bedeutenden Fabriketablissements heranzukommen. Diese Etablissements sind vorwiegend Eisengiessereien, Schneidemühlen und Holzstofffabriken und sind zum Theil bereits durch Zweiggleisanlagen mit der Sekundärbahn verbunden worden.

Die Bahn verfolgt, soweit es die Terrainverhältnisse gestatten, die Trace der Chaussee, an welche sie sich zum Theil eng anschliesst.

Alle Ortschaften des Thales sind mit Verkehrsstellen versehen.

Hinsichtlich des Transportmittelparkes besteht bei dieser Bahn dasselbe Verhältniss, wie es betreffs der Pirna-Berggiesshübler Linie vorstehend beschrieben ist.

Die Linie ist 17,33 km lang. Es beträgt die Entfernung zwischen den Verkehrsstellen:

Johanngeorgenstadt und Erlabrunn	4,13 km
Erlabrunn und Breitenhof	2,91 „
Breitenhof und Antonsthal	3,52 „
Antonsthal und Erla	3,63 „
Erla und Schwarzenberg-Haltestelle	1,57 „
Schwarzenberg-Haltestelle und Schwarzenberg-Station	1,57 „

Der Anfangspunkt der Linie bei Johanngeorgenstadt liegt 676,17 m und der Endpunkt bei Schwarzenberg 426,53 m über dem Spiegel der Ostsee. Die Bahn steigt in der Richtung nach Schwarzenberg im ganzen 0,79 m und fällt 250,43 m.

Von der Gesammtlänge liegen:

0,39 km = 2,25 pCt. in Steigung,
16,07 „ = 92,73 „ „ Fall und
0,87 „ = 5,02 „ „ horizontal.

Das Verhältniss der einzigen Steigung ist 1 : 500. Der Fall vertheilt sich

mit 0,10 km	auf das Verhältniss von	1 : 1 000	bis inkl.	1 : 400
„ 1,93	„ „ „ „	1 : 400	„ „	1 : 200
„ 3,50	„ „ „ „	1 : 200	„ „	1 : 100
„ 0,42	„ „ „ „	1 : 100	„ „	1 : 80
„ 2,65	„ „ „ „	1 : 80	„ „	1 : 60
„ 7,47	„ „ „ „	1 : 60	„ „	1 : 40

Der stärkste Fall 1 : 40 kommt vor auf einer zusammenhängenden Länge von 1 100 m.

Nach der Horizontalprojektion liegen:

8,96 km = 51,70 pCt. in gerader Linie
8,37 „ = 48,30 „ „ Kurven

und zwar:

0,06 km	in Krümmungen mit Halbmessern von	1 500	bis inkl.	1000 m
0,26	„ „ „ „ „	1 000	„ „	500 „
0,23	„ „ „ „ „	500	„ „	400 „
0,24	„ „ „ „ „	400	„ „	300 „
7,58	„ „ „ „ „	weniger als		300 „

Der kleinste Krümmungshalbmesser auf freier Strecke ist 168 m. Die Summe der Kreisbogengrade aller Krümmungen ist 2 478,26.

Der Unterbau hat nach dem Normalprofil eine Planumsbreite von 4,50 m. Derselbe ist lediglich durch besonderen Bahnkörper gebildet. 9,50 km liegen unmittelbar neben öffentlichen Strassen. Von der Bahn liegen 13,18 km im Auftrag, 4,04 km im Abtrag und 0,11 km in Terraingleiche. Im Niveau führen 60 Wege über die Bahn, von denen nur einer bewacht ist.

Die Bettung besteht aus Granit und Grünstein. Nach dem Normalprofil beträgt die obere Breite derselben 270 cm und ihre mittlere Stärke 20 cm. Die gewöhnliche Stärke der Bettung beträgt unter dem tiefsten Punkte der Schwellen 20 cm.

Oberbau. Die Gleise bestehen aus 43 045 m Bessemerstahlschienen von 7,4 und 7,5 m Länge und 110 mm Höhe, welche von dem Eisenhüttenwerk „Königin Marienhütte“ in Cainsdorf bei Zwickau geliefert sind. Das Durchschnittsgewicht dieser Schienen beträgt 24,3 kg pro laufendes Meter. Ferner wurden verwendet 25 036 Stück mit Chlorzink imprägnirte Gleisquerschwellen aus Nadelholz von 225 cm Länge, 20 cm Breite und 15 cm Höhe, sowie 3 474 m imprägnirte Weichenschwellen aus Laubholz.

An Kunstbauten sind ausgeführt 22 Brücken, theils gewölbt, theils mit Eisenüberbau mit 34 Oeffnungen, deren grösste Lichtweite einer Oeffnung 30,6 m beträgt.

Durchlässe durch die Bahn bis 2 m Weite der einzelnen Oeffnungen im Lichten sind 150 vorhanden; davon sind 79 mit Platten gedeckt, 10 gewölbt, 2 mit eisernem Ueberbau, 16 bestehen aus Röhren von Eisen und 43 aus Röhren von Stein und anderem Material.

Von besonderem technischen Interesse ist an dieser Linie die Gestaltung der Kunstbauten in der Nähe der Stadt Schwarzenberg und an denjenigen Stellen des Thales, an denen die Enge und die scharf gekrümmte Lage der Thalsohle eine Zusammendrängung von Weg, Fluss und Gebäudeanlagen herbeigeführt hat; diese Verhältnisse zogen einer günstigen Situirung der Bahnaxe ziemlich enge Grenzen und wurden infolge dessen Veranlassung dazu, die Gestaltung der Kunstbauten der örtlichen Lage genau anzupassen.

Es sind in dieser Beziehung zu nennen eine grössere Anzahl in sehr starken Krümmungen gelegene Kunstbauten in der Nähe von Schwarzenberg, namentlich der Viadukt am dortigen Bahnhofe und die Brücken zu beiden Seiten des Tunnels, vermittels dessen die Bahn unter einem bebauten Bergrücken

innerhalb der Stadt Schwarzenberg hindurchgeführt wird, sowie mehrfach vorkommende äusserst schräge Ueberschneidungen von Wasserläufen. So machte beispielsweise die Ueberbrückung eines Mühlgrabens von 2 m Breite ein Bauwerk von 32 m Länge erforderlich.

(Fortsetzung folgt.)

Beförderung von Thieren auf den Eisenbahnen.

Der Centralvorstand der Schweizerischen Thierschutzvereine hat neuerdings Namens der Deutschen, Oesterreichischen und Schweizerischen Vereine an die Staatsregierungen und Eisenbahnverwaltungen eine Vorstellung gelangen lassen, in welcher dringend die Beseitigung mancher, bei der Beförderung von Thieren auf den Eisenbahnen wahrgenommenen Uebelstände beantragt wird. Wenngleich nicht verkannt wird, dass in dieser Hinsicht bereits vielseitig versucht ist, durch geeignete Vorschriften gleichzeitig den Forderungen der Humanität und der geschäftlichen Vortheile zu entsprechen, so glauben die Thierschutzvereine doch die Anschauung gewonnen zu haben, dass bei den in der Gegenwart mit besonderer Lebhaftigkeit zu Tage tretenden Wettbewerbs-Bestrebungen die ersteren gegenüber den letzteren nicht in dem wünschenswerthen Umfange zur Geltung gelangen. Es werden daher allgemeine internationale und einheitliche Bestimmungen empfohlen, welchen wir die nachstehenden Einzelnheiten entnehmen.

Die zur Beförderung von Thieren dienenden Wagen und Behälter sollen gut zu lüften und in geeigneter Weise zum Schutze gegen Sonnenstrahlen, Regen, Schnee und Hagel, sowie gegen den Auswurf von Funken der Lokomotiven gedeckt sein. Dem Stossen und Schleudern der Fahrzeuge ist durch gute Federn und zweckmässige Kuppelungen thunlichst entgegenzuwirken. Für die Beförderung von Grossvieh wird eine lichte Breite der Wagen von 2,5 m als zweckmässig empfohlen, damit die Thiere quer zur Längenrichtung des Wagens gestellt und befestigt werden können, während bei einer geringeren Breite die Thiere sich häufig in schräger Stellung zwischen die Seitenwände pressen müssen und dadurch Verletzungen ausgesetzt werden. Als durchaus ungeeignet für die Beförderung von Thieren werden die zwischen den Achsen liegenden Behälter (sogenannte Trommeln) bezeichnet, weil dieselben keine ordentliche Lüftung gestatten und gegen das Eindringen der durch die Fahrgeschwindigkeit aufgewirbelten Staubwolken u. s. w. keinen genügenden Schutz gewähren. Den sogenannten Hundekoupees wird ein Käfig im Innern des Packraumes vorgezogen.

Die für die Pflege der Thiere während der Fahrt nothwendigen Vorkehrungen, welche anscheinend aus Gleichgültigkeit, Bequemlichkeit oder Sparsamkeit, vielfach auch mit Rücksicht auf zollamtliche Vorschriften, Plombirung und Verschluss der Wagen vernachlässigt werden, sollen thatsächlich und streng zur Durchführung gebracht werden. Für die regelmässig sich wiederholenden Sendungen, welche namentlich in dem internationalen Verkehre vorkommen, sollen bestimmte Stationen vorgeschrieben werden, auf welchen die Pflege der Thiere stattfinden muss. Es sind Anordnungen zu treffen, dass dieselben die Station nicht eher verlassen dürfen, bevor dieser Vorschrift Genüge geleistet ist. In entsprechender Weise soll auch für die nicht regelmässigen oder einzelnen Sendungen seitens der Annahmestelle eine Verpflegung auf geeigneten, nicht zu fern liegenden Stationen vorbehalten und ausbedungen werden. Die Nichterfüllung dieser Vorschriften soll durch Ordnungsstrafen geahndet werden, von deren Erlegung, sowie von dem Ersatze der Kosten für eine nachträglich etwa erfolgte Verpflegung die Auslieferung der Sendung abhängig zu machen ist. Es wird vorgeschlagen, die Ordnungsstrafen zu Gunsten des Dienstpersonals zu verwenden, wodurch das letztere zur sorgfältigeren Ueberwachung der eine Umgehung der Bestimmungen etwa beabsichtigenden Händler u. s. w. aufgemuntert werde. Thiere ohne Begleitung sollen nur dann zur Beförderung angenommen werden, wenn seitens des Aufgebers die Möglichkeit und die Kosten der Fütterung gewährleistet werden oder nachgewiesen ist, dass ausreichendes Futter mitgegeben ist, in allen Fällen aber — insbesondere bei Versendung in Einzelkäfigen — Vorrichtungen zum Tränken vorhanden sind. Für die internationale Geflügelversendung ist diese Forderung in erster Linie zu erfüllen.

Hinsichtlich des Umfanges und der Art der Verladung wird behauptet, dass trotz der bestehenden anerkennenswerthen Bestimmungen Ueberladungen und die aus denselben sich ergebenden Nachtheile bisher nicht haben vermieden werden können, obwohl man annehmen sollte, dass schon das eigene Interesse die Verlader auf eine möglichste Schonung der Thiere hinweisen müsste. Thatsächlich lassen sich aber die Händler durch den Wunsch einer billigeren Beförderung der Thiere und durch die Hoffnung, dass dieselben sich gegen die Nachtheile der Beförderungsweise widerstandsfähig zeigen werden, verleiten, den Laderaum bis auf das Aeusserste auszunutzen. Hiergegen seien die schärfsten Vorschriften angezeigt, und es wird gefordert, die zulässige Zahl des Grossviehs nach der Viehgattung und der Länge des Wagens, diejenige des Kleinviehs nach dem Flächenraume zu bemessen.

Es darf wohl darauf hingewiesen werden, dass u. a. für Deutschland seitens des Bundesrathes „Bestimmungen über die Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf Eisenbahnen" (abgedruckt in dem „Eisenbahn-Verordnungsblatte" v. J. 1879, S. 142 ff.) festgesetzt sind, in welchen ein Theil der vorstehend mitgetheilten Vorschläge bereits Berücksichtigung gefunden hat. Dieselben enthalten jedoch noch weitere wichtige Einzelnheiten bezüglich der Ladeanlagen, der Züge, mit welchen Vieh zu befördern ist, insbesondere auch der Fahrgeschwindigkeit derselben, der Begleitung von Viehsendungen u. s. w. K—e.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat die Zurechnung der der Böhmischen Nordbahn gehörigen, am 1. d. Mts. eröffneten, 4,8 km langen Lokalbahn Röhrsdorf-Zwickau i/B. — welche in Station Röhrsdorf von der Linie Bakow-Ebersbach abzweigt — zu den Vereins-Bahnstrecken ausgesprochen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3942 vom 25. v. Mts. an die Oesterreichisch-Ungarischen Vereins-Verwaltungen, die Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn und die Rumänischen Eisenbahnen, betreffend Massregeln zur Verhütung der Einschleppung der Rinderpest (abgesandt am 27. v. Mts.).

No. 4052 vom 31. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 2. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der vierzehnte internationale Saatenmarkt in Wien.

Dieser am 30. August d. J. im Weltausstellungs-Gebäude eröffnete Saatenmarkt hat sich der Aufgabe vollkommen entledigt, ein übersichtliches, klares Bild über die Ernten aller Länder zu bieten und auf die Regulirung der Getreidepreise hinzuwirken. Bei der entscheidenden Wichtigkeit, welche der Getreideverkehr für unsern gesammten Bahntransport bildet, ist es nicht zu verwundern, dass sich auch die Blicke der Bahnverwaltungen den Resultaten dieses Saatenmarktes jetzt vor allem zuwenden, um danach die erforderlichen Vorkehrungen für den ungehinderten Transport treffen zu können. Hierauf sind naturgemäss auch die Getreidepreise von entscheidender Bedeutung. Nach einer stürmischen Haussebewegung auf den Getreidemärkten, welche mit dem Eintreffen der ersten Nachrichten aus Bulgarien ihren Gipfelpunkt erreichte, folgte eben in Gewärtigung der Ergebnisse des Saatenmarktes eine nicht minder heftige Reaktion, die erst gegenwärtig einer ruhigeren Stimmung Platz gemacht hat. Ganz richtig wurde in der Eröffnungsrede hervorgehoben, dass die geschäftliche Bedeutung der Saatenmärkte zufolge der zollpolitischen Massnahmen der wichtigsten kontinentalen Staaten in den letzten Jahren abgenommen hat, dass nicht mehr so zahlreiche Käufe und Verkäufe von Getreide im internationalen Verkehre stattfinden, als dies zur Zeit des freien Handels der Fall war und dass die Besucher desselben den Preisen gewissermassen nur in der Theorie die Richtung geben.

Nicht das ist von Bedeutung, ob die Umsätze am Saatenmarkt gross oder klein sind, sondern von Wichtigkeit ist, zu erfahren, ob die Gesammtproduktion dem Gesammtbedarfe gegenüber den niedrigen Werth des Getreides, welchen dasselbe in den letzten Jahren besass, auch ferner als gerechtfertigt erscheinen lässt; ob die Nothlage, in welcher sich die Europäische Landwirthschaft befindet, auch weiter anwachsen oder eine Unterbrechung erfahren soll; in welchem Masse die einzelnen Länder im laufenden Jahre exportfähig oder importbedürftig sein werden, und zu erproben, in welchem Umfange die Weltmarktpreise in zollpolitisch abgeschlossenen Gebieten mit lokalen Fehlernten Geltung behalten.

Bei der Wichtigkeit des Wohles der Landwirthschaft für das gesammte Wirthschaftsleben ist die Frage, wie sich der Preis und die Verkehrsbewegung in Getreide in der nächsten Zeit gestalten werden, eine so schwerwiegende, dass der Beitrag zu ihrer Lösung, welchen der Wiener Saatenmarkt zu bieten bestrebt ist, auch wenn an demselben gar keine Geschäfte ge-

macht würden, für die Allgemeinheit von nicht zu unterschätzender Bedeutung wäre.

Wird der faktische Ausgleich zwischen Ueberfluss und Mangel an Getreide sich auch in diesem Jahre nur unter grossen Schwierigkeiten vollziehen, ist auch die Verwerthung dieses wichtigsten Produktes im internationalen Verkehre unter dem Drucke gegenseitiger Abschliessung in die engsten Grenzen gebannt und fast nur mehr im eigenen Heimathlande möglich, so ist doch die Verwerthung nicht identisch mit der Werthbemessung, die sich an allen Börsen und Märkten Europas und Amerikas über alle Zollschranken hinweg leicht gleichmässig vollzieht und über den steigenden oder sinkenden Wohlstand der Landwirthschaft in allen Produktionsländern, der Grundlage, auf welcher Industrie und Gewerbe (wir können noch hinzufügen die Prosperität vieler Bahnunternehmungen) aufgebaut sind, für ein ganzes Jahr entscheidet.

Mögen vertragsfreundliche Beziehungen zwischen den kontinentalen Staaten recht bald gestatten, auch den Austausch der Güter unbehindert zu bewerkstelligen, und den Saatenmärkten, auch was den Umfang des internationalen Verkehrs betrifft, die frühere Bedeutung wiederzugeben. Wie in dieser Rede vorausgesehen, hat der diesjährige Wiener Saatenmarkt nur ein geringes geschäftliches Resultat ergeben. Die Frequenz war zwar noch etwas grösser als im vorigen Jahre, aber es waren fast nur inländische Besucher, während nur wenige Besucher aus Bayern, Württemberg und der Schweiz eingetroffen sind. Als Schlussergebniss ist anzunehmen, dass diesmal die Ernte in Amerika eine bessere ist und in Weizen um 78 Millionen Bushels mehr als im Vorjahre liefert; dagegen steht in der Europäischen Ernte ein Defizit von mindestens 25 pCt. im Durchschnitt verzeichnet, die alten Bestände sind stark gelichtet und der Ertrag der Mais- und Kartoffelernte steht in Frage. Dem inländischen Getreidehandel ist, trotzdem dass ein Ausgleich in den Lücken der Ernten sich vollziehen muss, eine bescheidene Rolle zugewiesen; in Weizen und Roggen fehlen die Ueberschüsse für einen Export und in Gerste beträgt das hierfür disponible Quantum $2^1/_2$ Millionen Metercentner. Dazu wird noch etwas hochfeiner Weizen kommen, dessen die Müllereien der Schweiz und Deutschlands bedürfen.

Festsetzung der telegraphischen Rufzeichen.

Die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen hat am 16. August d. J. zur Erzielung eines gleichmässigen Vorganges angeordnet, dass künftighin die telegraphischen Rufzeichen sowohl für Eisenbahn-Telegraphenstationen, welche nur Bahnbetriebszwecken dienen, als auch für jene Eisenbahn-Telegraphenstationen, welche zur Staats- und Privatkorrespondenz ermächtigt sind, von Seite der Eisenbahnverwaltungen im Einvernehmen mit den betreffenden Post- und Telegraphendirektionen endgültig bestimmt werden, worüber genauer Vormerk zu führen ist.

Beschaffenheit der zum Tränken der Pferde bestimmten Tränkeimer.

Infolge der Beschwerde mehrerer Bahnverwaltungen, dass die ihnen obliegende Beschaffung der hölzernen Tränkeimer für den Kriegsfall in den betreffenden Tränkstationen umsomehr mit verhältnissmässig grossen Kosten verbunden ist, als derartige Eimer zur Friedenszeit nicht verwendet werden und daher zu Grunde gehen, hat das K. K. Reichs-Kriegsministerium aufmerksam gemacht, dass gemäss Punkt 203 der Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen die Tränkeimer vielmehr aus dem weit billigern und haltbarern Hanfgarnstoff beschafft werden können, wie solche bei der K. K. Kavallerie im Gebrauche stehen; nur müssten dieselben an der Aussenseite die gehörige Bezeichnung erhalten, um mit denen der K. K. Kavallerie nicht verwechselt zu werden. Dem diesbezüglichen Erlasse wurde vom K. K. Handelsministerium noch die Bemerkung hinzugefügt, „dass es keinem Anstande unterliegt, die in den Tränkestationen etwa erliegenden Feuereimer zum Tränken der Pferde unter der Voraussetzung zu verwenden, dass dieselben sich hierzu ihrer Konstruktion nach eignen. Diese Eignung ist vorhanden, wenn der Durchmesser der obern Oeffnung des Eimers mindestens 28 cm beträgt, und die Form mehr cylindrisch als konisch ist, damit das Pferd mit dem Kopfe bis auf den Boden des Gefässes gelangen könne.

Tableaus über die Zuwartezeiten der Züge.

Laut Verordnung des K. K. Handelsministeriums sollen in Ergänzung der Verordnung vom 1. April 1884, betreffend die amtliche Behandlung und die Kundmachung der Fahrordnungen Tableaus über die festgesetzten Zuwartezeiten der Züge mit Personenbeförderung in den Grenz- und Absteigestationen den K. K. Post- und Telegraphendirektionen rechtzeitig zugestellt und jede Aenderung angezeigt werden. Zugleich ist je ein Exemplar mit der vorgeschriebenen Uebermittelung der Fahrpläne an jene Post- und Telegraphendirektion zu senden, in deren Bereich die gesellschaftliche Linie liegt.

Beitragsleistung zur Regulirung einer Zufahrtsstrasse.

Ein Gemeinderath (von Deutschbrod) beabsichtigte den stadtseitig an die Bahnhofszufahrtsstrasse anschliessenden Stadttheil zu reguliren, bezw. zu erweitern. Da nun durch die dermalige äusserst beengte Anlage des fraglichen Zufahrtsstrassentheiles der Verkehr zur betreffenden Station behindert und damit auch die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird, so wurde die beabsichtigte Erweiterung als auch im Interesse der Eisenbahn gelegen, und die hierzu von deren Verwaltung beantragte Beitragsleistung zu den auflaufenden Kosten seitens des K. K. Handelsministeriums genehmigt.

Die Reorganisation des Central-Abrechnungsbüreaus.

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hat nunmehr das in Aussicht gestellte Programm für die Neuorganisirung des Abrechnungsdienstes den sämmtlichen Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen zugemittelt.

Die Hauptpunkte dieses Programmes lassen ersehen, dass die erwähnte Generaldirektion mit dem bisherigen Abrechnungssysteme vollständig brechen will, so wird ausgesprochen, dass die Abrechnung des Güterverkehrs (der Personenverkehr wurde vorläufig nicht berührt) nur auf Basis von anerkannten Abgaberapporten erstellt werden soll, während die bis nun massgebende Aufgaberechnung wahrscheinlich nur zur Konstatirung der von den Versandstationen verrechneten Frankaturen und Nachnahmen bestimmt sein wird, es soll sonach die Revision und Kalkulation im Güterverkehre nicht mehr von Organen des Central-Abrechnungsbüreaus, sondern von den Revidenten der Bahnverwaltung selbst besorgt werden.

Als Grundsatz wird aufgestellt, dass die Abrechnung so erstellt sein muss, dass diese mit Leichtigkeit einer Revision unterzogen werden kann. Zur Ermöglichung der leichten Ueberprüfung der Abrechnungen wird eine neue Instruktion für die Rechnungslegung und Rapportirung zu verfassen sein.

So weit wir aus dem Programme ersehen, dürfte das von der K. K. Generaldirektion empfohlene Abrechnungssystem nicht wesentlich von jenem Abrechnungsverfahren abweichen, welches schon seit Jahren in vielen Verbänden Deutschlands praktizirt wird.

Die K. K. Generaldirektion will aber auch, dass von nun ab die Kartellabrechnungen den beiden Abrechnungsbüreaus übertragen werden und dass die Neutralisirung dieser Stellen ausgesprochen werde, ein weiterer Programmpunkt behandelt die Zinsenberechnung und die Vermittelung der Post-Sparkassen (event. Kreditinstitut) zur Besorgung des Saldirungsgeschäftes. Die gegenseitigen Forderungen sind vom ersten des dem Rechnungsmonate zweitfolgenden Monats zum Eskomptezinsfuss der Oesterreichisch-Ungarischen Bank zu verzinsen. Schliesslich wird eine besondere Altersversorgung der Bediensteten der beiden Abrechnungsbüreaus in Aussicht genommen.

Unserer Ansicht nach ist das vorgeschlagene System schon deshalb gut, weil die Bahnen durch ihre eigenen Organe jede einzelne Güterexpedition von der Aufgabe bis zum Geldausgleich verfolgen können, was bei der gegenwärtigen Abrechnungsart nur sehr schwer möglich ist, ebenso bekunden die weiteren Vorschläge einen entschiedenen Fortschritt, insbesondere, dass für die Vertheilung der Kosten ein neuer Schlüssel festzusetzen und ein neues Personalstatut zu schaffen ist, da die Bediensteten des Abrechnungsbüreaus als gänzlich unabhängig von den Bahnen zu betrachten wären.

Den ökonomischen Effekt der Neuerung können wir heute noch nicht übersehen, da eben die Detailvorschriften fehlen, indess glauben wir bestimmt aussprechen zu können, dass die geplante schärfere Kontrole gewiss auch grössere Unkosten im Gefolge haben wird.

Das von der gemeinsamen Direktorenkonferenz zur Berichterstattung über den Nutzeffekt des fraglichen Vorschlages eingesetzte Komitee wird nunmehr zu untersuchen haben, ob es nicht möglich sein wird, durch irgend welche Modifikationen die Unkosten herabzudrücken.

Vorkonzession für Wiener Verbindungsbahnen.

Das Handelsministerium hat dem Hofrath Max R. von Pichler, Direktor der Ungarisch-Galizischen Bahn, unter dem 19. August die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachstehende drei Verbindungsbahnen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt, und zwar: 1. von der Donau-Uferbahn zur Kaiser Franz-Josefbahn nächst Heiligenstadt, respektive Nussdorf, und von dort über Döbling, Pötzleinsdorf, Gersthof, Weinhaus, Hernals, Ottakring, Breitensee nach Penzing zum Anschlusse an die Kaiserin Elisabethbahn; 2. von der Station Unter-Hetzendorf der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, beziehungsweise der Südbahnstation Meidling, längs der äusseren Grenze des Bezirkes Favoriten bis Simmering zum Anschlusse an die Linie Wien-Stadlau der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft und an die Eisenbahn Wien-

Aspang, und 3. von der Wiener Verbindungsbahn nächst dem Praterstern zum Anschlusse an die Donau-Uferbahn nächst der Reichsstrassenbrücke.

Eisenbahn Herpelje-Triest.

Bezüglich dieser im Bau begriffenen Verbindungsbahn wurden den bedeutenderen Exportfirmen der dortigen Gegend Fragebogen zur schleunigen Beantwortung darüber zugestellt, was und wie viel sie auf der Linie Herpelje-Triest nach Triest, Pola, Ragusa und Rovigno exportiren könnten, wie die Handelsverhältnisse mit Triest stehen, was bezüglich der Tarife wünschenswerth wäre, ob schon Versuche gemacht wurden, Geschäftsverbindungen mit Triest anzuknüpfen und aus welchen Gründen diese Versuche ohne Erfolg blieben, endlich ob und welche Handelsverbindungen mit Genua und Venedig existiren und ob es nicht möglich wäre, den betreffenden Handel bei Aufstellung entsprechender Tarife in Zukunft über Triest zu leiten.

Zur Erhöhung der Gütertarife auf den Ungarischen Staatsbahnen.

Angesichts der seitens der Tarifkommission der Ungarischen Staatsbahnen beschlossenen Erhöhung der Lokaltarife, welche sich hauptsächlich auf die beiden Normalklassen I und II (Stückgüter) erstrecken soll, dürfte es nicht uninteressant sein, einen Vergleich zwischen den derzeit für diese Klassen bestehenden Taxen der Ungarischen Staatsbahnen zu jenen auf der Oesterreichisch - Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft und den Oesterreichischen Staatsbahnen in Gültigkeit befindlichen zu ziehen. Es stellen sich nach dem „P. Ll." die betreffenden Taxen (in Kreuzern Oesterreichischer Währung bei 100 kg) auf den

	Königl. Ungarischen Staatsbahnen	Oesterr.-Ung. Staats-Eisenbahngesellsch. (Ung. Linie)	K. K. Oesterr. Staatsbahnen
a) bei der Normalklasse I			
bei einer Entfernung			
von 100 km	67	68	63
„ 200 „	128,8	131,8	122
„ 300 „	190,6	195,7	181
„ 400 „	252,4	259,6	240
„ 500 „	314,2	323	299
b) bei der Normalklasse II			
bei einer Entfernung			
von 100 km	50,5	46,3	54
„ 200 „	95,8	88,6	104
„ 300 „	141,1	130,8	154
„ 400 „	186,4	173	184
„ 500 „	231,8	215,3	214

Es ergibt sich hieraus die Thatsache, dass schon die derzeitigen Gebühren der Ungarischen Staatsbahnen in der Klasse I durchschnittlich höher sind als jene auf den Oesterreichischen Staatsbahnen, während bei Klasse II dieses Verhältniss erst bei einer Entfernung von 400 km eintritt. Ueberraschend aber ist es, dass die Tarife der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft bei der Klasse II im Durchschnitt wesentlich niedriger sind, als jene der Königlich Ungarischen Staatsbahnen. Es kann daraus der Schluss gezogen werden, dass die geplante Tariferhöhung überhaupt nur in engen Grenzen sich bewegen kann, und dass selbst in diesem Falle als Konsequenz eine entsprechende Vertheuerung der Frachtkosten auch auf den Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft resultiren dürfte.

Eisenbahn Kriegsdorf-Römerstadt.

Das Handelsministerium hat auf Vorschlag der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, als der betriebführenden Verwaltung, bewilligt, dass die Maximal-Fahrgeschwindigkeit für die Züge der Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt von 21 auf 25 km pro Stunde erhöht werde.

Die Einnahmen der Ungarischen Staatsbahnen im I. Semester 1886.

Dieselben betrugen 14 974 986 fl. 91 kr., demnach um 683 848 fl. mehr als im ersten Semester des Vorjahres; die Ausgaben betrugen im ersten Semester 1886 9 344 988 fl. 69 kr., demnach in der ersten Hälfte dieses Jahres um 1 655 800 fl. weniger als in derselben Periode des Vorjahres. Der Ueberschuss betrug sonach in den ersten sechs Monaten 5 629 988 fl. 22 kr., daher um 2 839 600 fl. mehr als im ersten Semester 1885. Besonders beachtenswerth ist, dass die endgültigen Abrechnungen für das erste Quartal bei den Staatsbahnen im Vergleiche zu den provisorischen Ausweisen höhere Einnahmen, und zwar im Betrage von 214 739 fl. 86 kr., ergeben haben.

Die Einnahmen der Oesterreichischen Staatsbahnen im I. Semester 1886.

Seit zwei Monaten werden die Betriebsresultate der Oesterreichischen Staatsbahnen nicht mehr kumulativ, sondern gesondert nach folgenden vier Gruppen publizirt, und zwar: 1. Westliche Staatsbahnen inklusive Rudolfbahn, 2. Dalmatiner Bahn, 3. Istrianer Bahn und 4. Nordöstliche Staatsbahnen. Hierdurch wird es nunmehr möglich, die Verkehrsintensität der einzelnen Gruppen und die Gestaltung des Verkehrs auf denselben genau zu verfolgen. Was den finanziellen Erfolg des ersten Semesters betrifft, so dürfte es nicht ohne Interesse sein, zu konstatiren, dass der Kilometerertrag nur auf der Istrianer Bahn eine Abschwächung (um 16,8 pCt.) erfuhr, auf den anderen Staatsbahnen dagegen höhere Ziffern ergab, und dass die Einnahme insgesammt um 254 605 fl. grösser war, als im ersten Halbjahre 1885, ungeachtet die Zahl der beförderten Personen ein Minus von 555 955 und der Güterverkehr ein solches von 127 471 t aufweist. Welche wesentliche Verschiedenheit im Verkehr der einzelnen Staatsbahngruppen besteht, wird aus den folgenden Daten ersichtlich. Es entfallen in Prozenten auf die

vom		Westlichen	Dalmatiner	Istrianer	Nordöstlichen
		Staatsbahnen			
Gesammtnetze	Juni	75,75	2,37	3,26	18,62
Personenverkehr	Juni	93,53	0,23	0,78	5,46
Güterverkehr	Juni	89,60	0,42	0,79	9,19
Bruttoertr. d. I. Sem.		91,42	0,22	0,59	7,77

Als der wunde Punkt unseres Staatsbahnnetzes stellt sich nach diesen Ziffern die Gruppe der Nordöstlichen Staatsbahnen heraus. Sie trägt nur 7,77 pCt. zu den gesammten Einnahmen bei, obschon sie 18,62 pCt. des ganzen Netzes absorbirt, ihr Personenverkehr ist ein schwacher, ihr Güterverkehr ein geringer. Auf den Nordöstlichen Staatsbahnen wurden nämlich im Juni pro Kilometer 112 Passagiere und 72 Gütert befördert und hierfür 282 fl. vereinnahmt. Dem gegenüber stehen auf den Westlichen Staatsbahnen 471 Personen, 316 Gütert und 909 fl. Einnahme pro Kilometer. Die Passagierfrequenz ist somit auf den letzteren 4,2 mal, der Frachtenverkehr 4,4 mal und die Einnahme 3,2 mal so gross, als auf den Nordöstlichen Linien. Wenn wir den durchschnittlichen Bruttoertrag für jeden beförderten Passagier und jede transportirte Gütertonne ins Auge fassen, so gewahren wir gleichfalls ganz erhebliche Differenzen. So ergab die Einnahme im Monate Juni folgenden Betrag in Kreuzern

	pro Passagier	pro Tonne
auf den Westlichen Staatsbahnen	79	308
auf der Dalmatiner Bahn	71	191
auf der Istrianer Bahn	64	267
auf den Nordöstlichen Staatsbahnen	63	291

Der Ertrag des Güterverkehrs auf den Nordöstlichen Linien nähert sich so ziemlich jenem auf den Westlichen Linien, dagegen ist die Differenz im Ertrage des Personenverkehrs eine wesentliche, hauptsächlich wohl aus dem Grunde, weil die theueren Wagenklassen auf den Nordöstlichen Linien nur wenig benutzt werden dürften.

Die Ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1885.

Ueber Auftrag des Kommunikationsministers Baron Gabriel Kemény hat die Ungarische Eisenbahn-Generalinspektion einen umfangreichen eingehenden Bericht über ihre Thätigkeit ausgearbeitet und denselben dem Minister unterbreitet. Wir entnehmen diesem Berichte folgende Daten: Die Länge der Eisenbahnen Ungarns mit Ende 1885 war rund 9 014 km, also um 312 km mehr als im Jahre 1884; die Länge der sogenannten Schleppbahnen mit Ende 1885 betrug ca. 230 km, die den Privatzwecken dienenden Industrie- und Bergwerkbahnen rund 294 km, so dass sich die Gesammtlänge der Ungarischen Bahnlinien mit Ende 1885 auf 9 538 km stellt. Im Bau begriffen verblieben 584,7 km, die Baukonzession wurde für 240,5 km ertheilt. Als gesichert kann der Bau der folgenden Linien betrachtet werden: des Sunja-Gradiskaer Theiles der Eisenbahn Sunja-Brod mit 73 km, der Nagy-Karoly-Zilaher Eisenbahn mit 108 km und der Warasdin-Lepoglava-Goluboveczer Vizinalbahn mit 36,35 km. Demnach wird die Länge sämmtlicher Linien unseres Eisenbahnnetzes mit Dampfbetrieb Ende des laufenden Jahres wahrscheinlich 10 000 km erreichen. Die Länge der Vizinalbahnen war Ende 1885 1 255,6 km und die der Dampf-Strassenbahnen 15,2 km. Die Zahl der Lokomotiven hob sich von 1876 bis Ende 1885 von 1 033 auf 1 509 Stück. Der Stand der Personenwaggons — die Packet- und Postwagen nicht inbegriffen — war Ende 1885 2 595 Stück, die Zahl der Frachtwagen 30 472 Stück. Die Länge der Bahnen mit doppeltem Schienenstrang betrug 364 km. Insgesammt wurden im Jahre 1885 627,33 Curr.-Meter Holz- resp. provisorische Brücken mit stabilen eisernen Brücken umgetauscht. Der Verkehr der Eisenbahnzüge hob sich vom Jahre 1876 bis Ende 1885 auf sämmtlichen Bahnen von 24 936 828 resp.

nach Abzug des Verkehrs des Oesterreichischen Theiles der Südbahnen, welcher in dieser Zahl inbegriffen ist — von 18 000 000 Zugkm auf 31 970 116 Zugkm. Der auf ein Bahnkilometer entfallende Theil dieses Verkehrs war im Jahre 1885 3 611 Zugkm. Die von Civilreisenden insgesammt befahrenen Strecken haben eine Gesammtlänge von 736 516 455 Personenkm gegen 464 689 406 Personenkilometer des Jahres 1876 betragen. Den grössten Personenverkehr — nur die Civilreisenden gerechnet — haben im Jahre 1885 die Fünfkirchen-Barcser Bahn und die Budapest-Fünfkirchener Bahn gehabt, nach denen die Königlich Ungarischen Staatsbahnen und die Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahnen folgen. Das Gewicht der auf sämmtlichen Eisenbahnen verladenen Frachtsendungen betrug im Jahre 1885 17 036 007 t gegen 9 058 194 t des Jahres 1876. Den grössten Frachten-Verkehrskoëffizienten hatte die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn mit 390 763 tkm. Eine erfreuliche Thatsache ist es, dass im Jahre 1885 infolge von Eisenbahnunfällen kein einziger Reisender sein Leben einbüsste.

Die Anfeindungen gegen die Dampftramway.

Die Störungen dieses Betriebes in der Umgegend Wiens werden von dem bäuerlichen Unverstande leider fortgesetzt; so sind beim Floridsdorfer Kommissariat zahlreiche Anzeigen gegen Bauern und Kutscher eingelaufen, welche in muthwilliger Absicht den Verkehr auf der Dampftramway nach Stammersdorf zu stören und zu hindern versuchten, und dass mehrere dieser Leute bereits vom Bezirksgerichte deshalb bestraft worden sind. Das genannte Polizeikommissariat hegt selbst die Vermuthung, dass unter den Bauern und Fuhrwerkern eine Verabredung getroffen worden sei, den Betrieb der missliebigen Dampftramway zu stören, zumal erst jüngst ein reicher Bauer aus Floridsdorf auf dem Gleise der Dampftramway promenirte und der Lokomotive nicht auswich, so dass dieselbe zum Stehen gebracht werden musste. — Da kann nur die äusserste Strenge abhelfen, wenn solche Streiche nicht als Uebertretungen mit Arrest, sondern als Verbrechen der öffentlichen Gewaltthätigkeit mit mehrjährigem schweren Kerker bestraft würden.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Contrerevolution in Bulgarien und die Ovationen, welche dem heimkehrenden Fürsten Alexander entgegen gebracht werden, konnten ebensowenig beruhigend auf die Börse einwirken, als die Diplomaten-Zusammenkunft in Franzensbad. Zunächst war es der Artikel der „Nordd. Allg. Zeitung“, welcher die politische Lage als eine schwankende kennzeichnete, in dem ein gewisses Uebelwollen gegen die friedliche Restauration des Battenberger's herausgelesen werden wollte. Dazu kam der unbefriedigende Verlauf des an anderer Stelle gewürdigten Saatenmarktes und die Erhöhung des Diskontos seitens der Englischen Bank. Diesem Schwanken gaben auch die Kourse der tonangebenden Bahnaktien mit einem allerdings geringfügigem Auf und Ab entsprechenden Ausdruck. So waren Carl Ludwigbahn (192.80), Elbethalbahn (171.50) und Staatsbahn (231.40) um ein weniges gestiegen; dagegen Nordbahn (2270), Franz-Josefbahn (221.50) und Nordwestbahn (172.50) um etwas gefallen. Südbahn (113.80) war infolge einer furchtbaren Katastrophe auf ihrer Wiener Lokalstrecke, welcher 5 Todte und mehrere schwer Verwundete zum Opfer fielen, doch nur auf 113.10 gewichen.

Aus Russland.

Verminderung der Einnahmen auf der Baltischen Bahn.

Der „Revaler Beobachter“ schreibt: „Mit leider nur zu grosser Stetigkeit vollzieht sich von Monat zu Monat der Rückgang der diesjährigen Einnahmen der Baltischen Bahn im Vergleich mit dem Vorjahre. Auch der Maimonat ist mit seiner Einnahme von 300 035 R. um nahezu 28 000 R. hinter dem gleichen Monat des Vorjahres zurückgeblieben, und die Summe des diesjährigen Ausfalles gegenüber dem bereits ungünstigen Vorjahre bezifferte sich bis zum 1. Juni mit nahezu 262 000 R. — ein sprechender Beweis für den Rückgang des Revaler Handels. Von den 300 035 R. der Mai-Einnahmen waren nur 168 296 R. aus dem Waarenverkehr erzielt worden.

Wegspülung eines Eisenbahndammes.

In den letzten Tagen des Juli a. St. wurde nach einem heftigen Regengusse ein Damm der Libau-Romny-Eisenbahn in der Nähe der Station Salessje auf der 79. Werst von Wilna vom sich bildenden Hochwasser auf der oberen Seite eines zu engen Durchlasses glatt weggespült. Die Russische „Moskauer Zeitung“ macht der Bahnverwaltung gerechte Vorwürfe folgendermassen:

Wäre das zu Kriegszeiten geschehen, so wären mehrere Regimenter und Batterien nebst ihrem Train eine unbestimmte Zeit aufgehalten worden. Ist das statthaft? Darf eine derartige Konstruktion eines Durchlasses zugelassen werden, dass die Kommunikation auf dem darüber liegenden Damme davon abhängt, ob ein Platzregen eintritt oder nicht und ob irgend ein im Privatbesitz befindlicher Mühlendamm den Andrang des Wassers aushält oder nicht? Offenbar hat auch die unglückselige Kukujew'sche Katastrophe uns sehr wenig an Erfahrung eingetragen, höchstens nur, dass jetzt in zweifelhaften Fällen der Verkehr eingestellt und genau beobachtet werden muss, ob das Wasser den Bahndamm „wegspült“ oder nicht. Das ist freilich sehr wichtig für die Sicherheit der Eisenbahnzüge, aber es genügt noch nicht! Es wäre doch endlich Zeit, sich aufzuraffen und unsere Schienenwege in technischer Hinsicht zu revidiren, ohne sich auf die Verwaltungen derselben und die über dieselben eingesetzten Inspektionsbeamten zu verlassen. Der Regierung stehen dazu grosse Mittel zur Verfügung. Das Kriegsressort verfügt über eine ganze Eisenbahnbrigade, die aus mehreren mit Eisenbahnanlagen speziell vertrauten Bataillonen besteht. Diese Bataillone sind im Stande nicht nur einen Bau zu besichtigen, sondern ihn auch neu aufzuführen. Ausserdem haben wir einige Sappeurbrigaden und ein ganzes Ressort von Militäringenieuren, die in Erdarbeiten gut bewandert sind. Das Militärressort hat doch wohl an bedingungsloser Zuverlässigkeit der Kommunikation direktes Interesse und könnte genauer als jeder Andere, der beim Bau selbst betheiligt, den Werth des Baues der einen oder anderen Bahn oder eines verdächtigen Theiles derselben abschätzen. In Bezug auf den Bau leiden unsere Bahnen an vielen Mängeln. Eine Beseitigung aller dieser Mängel auf einmal würde grossartige Opfer beanspruchen. Es ist daher sehr wichtig, die Sache allmählich und successive vorwärts zu bringen und mit dem Wichtigsten den Anfang zu machen. Ein Wegebauingenieur würde eine Verbesserung des Theiles, der am ehesten verderben kann, für die „wichtigste“ halten; das Militärressort aber würde seine Aufmerksamkeit vor allen Dingen auf diejenigen Bahnen und Bahnstrecken richten, die für strategische Zwecke von besonderer Wichtigkeit sind.

Riga-Pleskau.

Der „Balt. Westn.“ lässt sich aus Wenden schreiben wie folgt: Die Arbeiten an der Riga-Pleskauer Eisenbahn gehen hierorts recht langsam vorwärts, woran wohl grösstentheils das Verhalten der Erdarbeiter schuld sein dürfte. Von den zuerst engagirten Arbeitern sind nur noch sehr wenige nachgeblieben; es findet ein beständiger Wechsel statt — die alten Arbeiter gehen weg und es kommen neue. Der Grund dazu ist sowohl in dem geringen Tagelohn, als auch darin zu suchen, dass die Unternehmer denselben nicht auszahlen. Das bezeugen nicht nur die Arbeiter selbst, sondern auch der Umstand, dass die Behörden in Wenden beständig von Arbeitern umlagert werden, welche über die Verminderung oder Nichtauszahlung des Lohnes Beschwerde führen. Viele kehren zuletzt in ihre Heimath, nach dem Innern Russlands zurück, weil sie, ohne einen Groschen in der Tasche, das Ende des Prozesses nicht abwarten können, oder sie treiben sich stehlend und mancherlei Unfug verübend umher, dem Lande zum grossen Aergerniss. Viele rohe ungebildete Russische Arbeiter prügeln und verwunden sich unter einander selbst, sowie das Landvolk. Es liegt dem gegenüber wohl die Frage nahe, ob von der kompetenten Behörde den Bahnmeistern und Aufsehern beim Eisenbahnbau nicht zur Pflicht gemacht werden könnte, für die Beaufsichtigung der Arbeiter besser zu sorgen und die Schuldigen selbst zur strengen Verantwortung zu ziehen. Nachtwächter und Polizei existiren nicht auf dem Lande, wie soll man sich sicher fühlen?! Tiefer aus dem Lande hört man gleichfalls, dass die Eisenbahnarbeiter Gewaltthaten verüben. Vor ein paar Jahren, als es bei uns keine Vagabunden gab, waren trotzdem in unserer Gegend zur grösseren Sicherheit einige Gendarmen postirt, jetzt aber, wo die Sicherheit in der That arg gefährdet ist, sind keine da.

Das „Pleskauer Stadtblatt“ schreibt über dieselbe Bahn folgendes: Wie es scheint, geht es überall so: wo eine Eisenbahn gebaut wird, sind Unternehmer, und wo Unternehmer sind, da gibt es Klagen der Arbeiter über dieselben. Auch bei uns ist es selbstverständlich nicht ohne solche abgegangen. Man muss übrigens zur Ehre der Herren Richter sagen, dass die Klagen der Arbeiter ausserordentlich schnell, d. h. nicht später als am Tage nach ihrer Eingabe, vorgenommen werden. Ohne nun die Unternehmer vertheidigen zu wollen, so muss man doch, wenn man der Sache auf den Grund geht, zugeben, dass die Klagen sich vorherrschend um die Verzögerung von Geldzahlungen drehten. Dieser letztere Umstand aber trägt insofern zur Rechtfertigung der Unternehmer bei, als die Beziehungen der Kronskasse zu denselben nicht ausser Acht gelassen werden können. Diese sind aber so langsam und mit zeitraubenden, überflüssigen Formalitäten versehen, dass den Unternehmern, selbst bei sonst genügenden Mitteln, die regelmässige Auszahlung ihrer Arbeiter schwer und sogar unmöglich gemacht wird. Wir kennen einen jungen, sich einer guten Reputation erfreuenden Unternehmer, welcher schon früher auf Eisenbahnen gebaut hat: er hat ein Pfand von 50 000 R.

hinterlegt, täglich über 1000 Mann zur Arbeit gestellt und mehrere Zehntausende von Rubeln zu fordern, davon aber bisher von der Kronskasse nicht mehr als den dritten Theil erhalten. Es liegt auf der Hand, dass es schon ein sehr bemittelter Mensch sein muss, der es unter solchen Umständen, so sehr er auch Prozesse zu vermeiden wünscht, nicht zu Klagen seitens der Arbeiter kommen zu lassen braucht. — Als einer der solidesten Bauunternehmer erscheint, nach allem zu urtheilen, die Kompagnie der St. Petersburger Metallfabrik, als deren Vertreter in Pleskau ein Franzose, Ingenieur Favre, fungirt. Diese Fabrik hat die Lieferung aller metallenen Brückentheile für die ganze Bahnlinie übernommen. Die Hauptarbeit bildet hier der Brückenbau über die Welikaja. Die Herstellung der steinernen Widerlager an den Ufern hat Herr Gulin aus St. Petersburg unter Mitwirkung des Architekten Serebrjäkow übernommen, der wichtigste Theil aber, d. h. die Versenkung der eisernen Caissons inmitten des Flusses und der Oberbau der Brücke, ist Sache der genannten Kompagnie. Die Auszahlung der Löhne an die Arbeiter ohne die geringste Verzögerung, die Korrektheit und Akkuratesse der Rechnungsführung bewirken einen Zustrom sowohl der Arbeiter, als der kleineren Unternehmer zu Herrn Favre. Die von der Kompagnie übernommene Arbeit geht, so zu sagen, mit Dampf vorwärts, davon kann sich jeder überzeugen, der hingeht und die Resultate ansieht. Die zeitweilige Brücke zu den Stellen, wo die Caissons versenkt werden, ist fertiggestellt; inmitten des Flusses sind die Gerüste zum Versenken der Caissons schon ersichtlich; alles wird mit Bedacht und zur richtigen Zeit, damit kein Aufenthalt in der Hauptarbeit geschehe, vorbereitet.

Murom-Kasan.

Anfang August war der Minister der Wegekommunikationen auf einer Inspektionsreise in Kasan. Der „Wolhski Westnik“ berichtet über seinen Aufenthalt in Kasan, dass Generaladjutant Possjet eine Unterredung mit den Vertretern der Stadtverwaltung, der Landschaft und des Börsenkomitees über eine Eisenbahnverbindung Kasans mit Murom gehabt und die Vertreter Kasans diese Bahn als unerlässlich bezeichneten. Der Minister erwiderte darauf, dass das Ministerium der Wegekommunikationen weder gegenwärtig, noch früher etwas gegen die Kasan-Muromsche Bahn gehabt habe und dass der Bau dieser Bahn vor allen ins Auge gefasst worden sei. Der Minister fügte hinzu, er bürge persönlich dafür, dass mit dem Beginn des Frühjahrs 1887 zur Herstellung der Kasan-Muromschen Bahn geschritten und dass der Bau obligatorisch von zwei Seiten, von Kasan und Murom, begonnen werden würde. — In diesem Frühjahr wurden schon aus dem Ministerium Ingenieure abgeschickt, um die Voruntersuchungen für die Bahn Kasan-Murom zu machen. — Hinsichtlich des Flusshafens und des Wolgakanals erklärte General Possjet, dass die Nothwendigkeit eines Flusshafens in Kasan, in Verbindung mit dem Bau der Eisenbahn, vom Ministerium vollkommen anerkannt sei und dass derselbe gerade an der Stelle, welche die Stadt wünsche, hergestellt werden sollte. Der Minister gab den Rath, in diesem Sinne auch die Eingabe an die Regierung zu formuliren. General Possjet fügte jedoch hinzu, dass die Regierung im Prinzip beschlossen habe, ähnliche Bauten nicht mehr Privatunternehmern zu übertragen, aber dieselben auf eigene Rechnung auszuführen, jedoch derartig, dass alle Ausgaben aus einer bestimmten Quelle allmählich gedeckt werden, ohne die Reichsrentei zu belasten.

Hoffnung auf Erhöhung unseres Wechselkourses.

Die „St. Petersburger Börsenzeitung“ meint, dass man auf eine Erhöhung unseres Wechselkourses rechnen darf. Die Nachrichten nämlich, welche in letzter Zeit vom internationalen Getreidemarkte eingetroffen sind, besonders die sich während der letzten Zeit bemerkbar machende Haussetendenz für Weizen an der Berliner und Londoner Börse machen es sehr wahrscheinlich, dass der Getreideexport aus Russland, der lange Zeit sich in ausserordentlichem Stillstande befand, in der laufenden Saison einen höchst bedeutenden Umfang annehmen werde, umsomehr, als einem solchen Export sowohl die bedeutenden Vorräthe von früheren Jahren in Russland, als auch die verhältnissmässig zufriedenstellenden Resultate der diesjährigen Ernte zu Gute kommen.

Gegenwärtig ändert sich die Lage unseres Exporthandels, Dank der eingetretenen Chancen für einen bedeutenden Export von Weizen, beträchtlich. Wenn wir obige Hinweise in Erwägung ziehen, — ist eine Aufbesserung unseres Wechselkourses in bedeutenderem Umfange höchst wahrscheinlich, umsomehr, als an den Börsen sich die Ansicht zu befestigen beginnt, die gegenwärtigen politischen Verhandlungen würden den hinsichtlich der Erhaltung des Friedens gleich interessirten Grossmächten eine ausreichende Grundlage zu Vereinbarungen bieten.

Tarifangelegenheiten.

Die Russische Zeitung „Neue Zeit“ schreibt, dass der Minister der Wegekommunikationen an die Russischen Eisenbahngesellschaften die Forderung gerichtet hat, neue Tarife für den direkten Bahnverkehr mit dem Auslande zur Bestätigung vorzustellen und hinzugefügt hat, dass die Beschlüsse des obersten Eisenbahnrathes in sämmtlichen darauf bezüglichen Fragen als obligatorisch von den Eisenbahngesellschaften zu erfüllen seien.

Belohnung eines Schaffners.

Am 14. Februar 1886 entgleiste bei grosser Kälte zwischen den Stationen Kaiserswaldau und Haynau der Strecke Berlin-Breslau im Nachtkourierzuge 1 infolge Bruches eines Radreifens der hinteren Achse der Personenwagen I./II. Klasse Berlin 161, welcher als drittletzter im Zuge lief. Das beschädigte Rad ging im schnellen Laufe des Zuges in Stücke und der Wagen neigte sich bedenklich auf die Seite.

Der auf dem letzten Wagen sitzende Kursschaffner Kreider der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn, hierauf aufmerksam geworden, erkannte sofort die Gefahr, welche dem Zuge und im Besonderen den Insassen des entgleisten Wagens drohte, und ergriff sogleich in umsichtiger Weise, die Gefahr für das eigene Leben nicht scheuend, die erforderlichen Massnahmen, um den Zug zum Halten zu bringen. Nachdem die Zugleine bei dem gefrorenen Zustande derselben den Dienst versagt hatte, verliess er seinen Bremsersitz, ging bei vollster Geschwindigkeit des Zuges auf dem Laufbrett seines Wagens entlang nach dem vorletzten Wagen, der wie alle übrigen des Zuges mit Ausnahme des seinigen, mit Carpenterbremse versehen war und öffnete, indem er sich zum vorletzten Wagen vorbeugte, den an demselben befindlichen Bremshahn des Carpenterschlauches, worauf der Zug alsbald zum Stehen gebracht wurde.

Für die bei diesem Vorfalle von dem Schaffner Kreider bewiesene Pflichttreue und Entschlossenheit, wodurch er die Reisenden vor Schaden und die Eisenbahnverwaltung vor Nachtheilen erheblicher Art bewahrt hat, ist dem Genannten mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten eine Belohnung von zweihundert Mark in Anerkennung seines muthvollen Verhaltens, das wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss bringen, bewilligt worden.

Berlin, den 28. August 1886.

Königliche Eisenbahndirektion.

Brüssel ein Seehafen.

Nach einer Mittheilung des „Bautechniker“ hat ein Englisches Syndikat der Stadtvertretung von Brüssel behufs Anlage eines Seehafens daselbst einen Plan vorgelegt, über welchen, nachdem die bezüglichen Verhandlungen inzwischen zu einem gewissen Ergebnisse gelangt sind, demnächst eine Entscheidung zu erwarten ist.

Der Plan rührt von dem Ingenieur Cossoux, dem Erbauer des Greenock-Kanals auf der Clyde her. Der Tiefgang des Kanals, welcher von Brüssel ans Meer gebaut werden soll, wird auf 6,50 m berechnet, sodass alle Schiffe mit einem Gehalte von 2500 t den Kanal entlang bis mitten in die Stadt fahren können. Ein zweiter Kanal, gleichfalls mit der Tiefe von 6,50 m, wird die Hauptstadt mit der Schelde, bezw. dem Antwerpener Hafen verbinden. Die Seeanlagen werden in der Ebene von Monplaisir in der Vorstadt Schaerbeek beginnen und eine solche Breite einnehmen, dass 20 Schiffe von je 2500 t Gehalt dort gleichzeitig ankern können. Die Erbauung der Docks soll im grossartigsten Massstabe erfolgen, damit die Docks sich zur Anhäufung von Waaren, namentlich zu Kohlenlagern, eignen. Insbesondere zum letzteren Zweck wird eine Verbindung zwischen dem neuen Kanal und dem Kohlenbecken von Charleroi hergestellt werden. Ueberdies wird ein 65 m langer, 31 m breiter und 31 m hoher Lagerraum für Getreide errichtet werden, mit allen möglichen Vorrichtungen, wodurch die Auf-, Ab- und Umladung der Waaren erleichtert werden kann. Die eigenartigste Vorrichtung wird ein Petroleumbassin mit besonderen Magazinen, Cisternen, Pumpen u. s. w. bilden. Alle diese grossartigen Einrichtungen werden durch Schienen mit den Brüsseler Bahnhöfen verbunden werden. Hinsichtlich der finanziellen Seite des Unternehmens erklärt sich das Englische Syndikat bereit, die ganze Summe — etwa 120000000 Frcs. — aus eigenen Mitteln aufzubringen, begehrt jedoch von Stadt und Staat zusammen einen jährlichen Beitrag von 1800000 Frcs. von dem Tage ab, an welchem die Einrichtungen vollständig fertig gestellt werden. Dieser Beitrag wird in demselben Masse vermindert, als die Einnahmen des Syndikats steigen. Ueberdies werden Stadt und Staat sofort nach Amortisirung des Kapitals, wozu ein eigener Plan angelegt wird, unbeschränkte Eigenthümer der Anlagen. Schliesslich wird noch der Stadt Brüssel ein erheblicher Prozentsatz am Jahresgewinn eingeräumt.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Eröffnungen.

Holsteinische Marschbahn. Eröffnung der Bahnstrecke Heide-Lunden. Wir bringen hiermit zur Anzeige, dass die Strecke Heide-Lunden unsrer Neubaustrecke Heide-Ribo am 1. September d. J. dem öffentlichen Verkehr für die Beförderung von Personen, Gütern und lebenden Thieren übergeben wird.

Der Fahrplan sowie die Tarife sind auf sämmtlichen Bahnhöfen unsrer Verwaltung ausgelegt bezw. in Empfang zu nehmen.

Glückstadt, den 28. August 1886. (1810)
Die Direktion

2. Güterverkehr.

Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Theil II. Unsere Bekanntmachung vom 17. Juni cr.*), durch welche die Position 1 des Güterverzeichnisses des Spezialtarifs 2 des Theils II des Deutsch-Mittelrussischen Verbandtarifs vom 1. August cr. neuen Stils ab eine andere Fassung erhalten hatte, heben wir hierdurch mit dem Bemerken auf, dass vom 1. September cr. neuen Stils ab wiederum das auf Seite 22 des fünften Nachtrages zu dem genannten Verbandtarif enthaltene Güterverzeichniss des Spezialtarifs 2, welches in der Position 1 lautet:

„1. Eisen, Stahl, Messing und Kupfer sowie Waaren aus Eisen, Stahl, Messing oder Kupfer, auch wenn nur die Hauptbestandtheile ganz oder überwiegend aus solchen Metallen bestehen, soweit sie nicht zu den Spezialtarifen 1 und 3 gehören

in Kraft tritt.

Bromberg, den 31. August 1886. (1811)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

*) In No. 47 der Vereins-Zeitung (Inserat-Nummer 1237).

Ausnahmetarif vom 1. August 1886 für die Beförderung von Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieg- etc. Gebiet sowie für Ruhrkokes nach den Hochofenstationen jener Gebiete. Die Station Eving der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn wird vom 1. September d. J. ab für den Versand von Kokes zum Hochofenbetrieb in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen.

Näheres ist bei den betreffenden Güterexpeditonen zu erfahren.

Köln, den 28. August 1886. (1812)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Ueberführung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen den Hamburger Bahnhöfen. Für die Ueberführung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren mit den gewöhnlichen Ueberführungszügen im Durchgangsverkehr zwischen Hamburg B. und Hamburg H., sowie für die Ueberführung von Viehtransporten mittelst Extrazüge im Durchgangsverkehr zwischen Hamburg H. einerseits und Hamburg B. u. L. H. andererseits kommen vom 1. September ab besondere Gebühren zur Erhebung, über deren Höhe das Nähere bei den betheiligten Expeditionen zu erfahren ist.

Altona, den 30. August 1886. (1813)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinischer Nachbar-Güterverkehr. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 25. Mai d. Js., betreffend die Einführung neuer Tarife für die Lokalverkehre der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrh.) und Köln (rechtsrh.) sowie für den Rheinischen Nachbarverkehr, wird hiermit zur Kenntniss gebracht, dass die vom 1. Januar 1887 ab gültigen Hefte 2 und 4 des Rheinischen Nachbar-Gütertarifs, enthaltend Kilometerzeiger und Stationstarife für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld (einschliesslich der Eisern-Siegener Eisenbahn) einerseits und den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrh.) und Köln (linksrh.) andererseits, von jetzt ab käuflich zu haben sind, und zwar: Heft 2 zum Preise von 1,80 *M.*, Heft 4 zum Preise von 1,35 *M.*

Köln, den 28. August 1886. (1814)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. In den Transittarifen für Getreide und Baumwolle Mannheim/Ludwigshafen-Schweizerische Nordostbahn und „vereinigte Schweizerbahnen“ vom 1. Oktober 1884 wird mit Wirkung vom 6. k. Mts. die Getreidetaxe für Rorschach auf 170 Centimen pro 100 kg ermässigt.

Dagegen werden in den gleichen Tarifen mit Wirkung vom 6. Dezember l. J. die Getreidetaxen für Augst auf 119, für Koblenz auf 141 und für Döttingen-Klingnau ebenfalls auf 141 Centimen pro 100 kg erhöht.

Karlsruhe, den 31. August 1886. (1815)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Für die Abfertigung von **Petroleum- und Naphthatransporten** im Verkehr von Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Brake, Nordenhamm, Hamburg H., Harburg a. d. Elbe, Lübeck und Stettin nach Karlsstadt in Bayern finden vom 1. September d. J. an direkte Ausnahme-Tarifsätze Anwendung, welche in den Norddeutsch-Bayerischen Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1885 einbezogen und einstweilen von den Güterexpeditionen der genannten Stationen bekannt gegeben werden.

Hannover, den 28. August 1886. (1816)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Zu den Heften 1 bis 15 des **Westdeutschen Verbands-Gütertarifs** sind Nachträge herausgegeben, welcher ausser einigen Abänderungen und Ergänzungen anderweite meistens erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Palmöl, Palmkernöl und Cocosnussöl enthalten. Letztere treten mit dem 15. Oktober d. J. in Kraft und kommt dieselbe Massnahme auch gleichzeitig im diesseitigen Lokalverkehre, wie in den Staatsbahnverkehren der Direktionsbezirke Hannover, Altona, Oldenburg mit Frankfurt a/M., Hannover zur Durchführung. Die Nachträge sind auf den Verbandsstationen einzusehen und käuflich zu haben.

Hannover, den 31. August 1886. (1817)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schleswig-Holsteinischer Verbands-Viehverkehr. Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der an der Neubaustrecke Heide-Ribe gelegenen Station Lunden der Holsteinischen Marschbahn, voraussichtlich dem 1. September cr., treten direkte Tarifsätze für die Beförderung von lebenden Thieren etc. zwischen genannter Station einerseits und den Stationen Altona, Ottensen und Schulterblatt andererseits in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Altona, den 31. August 1886. (1818)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 10. September 1886 treten im Nachbarverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Bahn (Tarif vom 25. März 1882) direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Mehl und Mühlenfabrikate zwischen den Stationen der Marienburg-Mlawkaer Bahn einerseits und Station Straschin-Prangschin des Direktionsbezirks Bromberg andererseits in Kraft. Dieselben betragen:

km	Zwischen Straschin-Prangschin via Marienburg und	Frachtsatz für 100 kg in Mark
116	Dt. Eylau resp. Dt. Eylau Stadt	0,56
163	Gr. Koschlau	0,74
191	Illowo	0,85
191	Illowo transit	0,79
147	Loebau i/Westpr. . . .	0,68
199	Mlawa	0,88
199	Mlawa transit	0,82
63	Mlecewo	0,33
141	Montowo	0,66
147	Mortung	0,68
72	Nikolaiken	0,36
83	Riesenburg	0,41
93	Rosenberg.	0,44
177	Soldau	0,79
129	Weissenburg.	0,61
141	Zajonskowo	0,66

Bromberg, den 29. August 1886. (1819)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum **Süddeutschen Verbands-Gütertarife** mit Oesterreich-Ungarn werden am 1. September d. J. folgende Nachträge ausgegeben:

1. Nachtrag IV zu Theil III Tarifheft No. 2 vom 1. Oktober 1880 (Ausnahmetarif für Holz etc.),
2. Nachtrag IV zu Theil III Tarifheft No. 6 vom 1. November 1879.

Dieselben enthalten Bestimmungen über die Aufhebung der Frachtsätze für die Stationen Basel, Schaffhausen, Konstanz und Singen und werden auf Bestellung unentgeltlich abgegeben.

München, den 26. August 1886. (1820)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen
Verkehrsabtheilung.

Bayerisch-Sächsischer Verkehr. Am 1. September d. J. wird die Station Doos der Bayerischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif für Jutegarn und Jutegewebe ab Meissen und Triebes einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Expeditionen zu erfahren.

Dresden, den 30. August 1886. (1821)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 69 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 4. September 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

2. Güterverkehr.

Oberhessische Eisenbahnen. Mit dem 1. September cr. gelangt der Nachtrag V zum **Oberhessisch-Hessischen Gütertarif**, welcher Ausnahmesätze für Steine des Spezialtarifs III enthält, zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.

Giessen, den 31. August 1886. (1822)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Direktion.

Am 10. September d. J. treten im Bromberg-Sächsischen Verbande für Bienenmühle der Sächsischen Staatsbahn sowie Kornatowo und Stolp des Bezirks Bromberg neue und für Leipzig (Dresd. Bhf.) anderweite Frachtsätze für die Beförderung von **Vieh** etc. in Kraft, welche bei den Verbandsstationen in Erfahrung zu bringen sind.

Bromberg, den 26. August 1886. (1823)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Württembergischer Verkehr. Am 1. September d. J. werden die Württembergischen Stationen Freudenstadt, Kirchheim unter Teck und Rottweil in den Ausnahmetarif für Jutegarn und Jutegewebe ab Meissen und Triebes einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Expeditionen zu erfahren.

Dresden, am 30. August 1886. (1824)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Nachdem vom 15. August d. J. ab die Station Ringelheim des Direktionsbezirks Magdeburg für den öffentlichen Verkehr geschlossen und der gesammte Expeditionsdienst mit demjenigen der Station Ringelheim des Direktionsbezirks Hannover vereinigt worden ist, werden die im Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Magdeburg für Ringelheim bestehenden Frachtsätze vom 15. Oktober d. J ab hierdurch aufgehoben.

Die Abfertigung des Verkehrs zwischen dieser Station und den Stationen des Direktionsbezirks Bromberg der Marienburg-Mlawkaer und Ostpreussischen Südbahn findet vom gedachten Tage ab ausschliesslich im Staatsbahnverkehr Bromberg-Hannover statt.

Bromberg, den 1. September 1886. (1825)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Im **Hannover - Bayerischen Verbande** findet für den Transport von Steinen des Spezialtarifs III im Verkehr zwischen Bockenheim und Heigenbrücken vom 1. k. Mts. an ein Ausnahme-Tarifsatz von 0,29 M. pro 100 kg Anwendung, welcher der Frachtberechnung für ganze Ladungen von 10 t zu Grunde gelegt wird.

Hannover, den 19. August 1886. (1826)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Am 1. September d. J. kommen für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover einschliesslich der Hoya - Eystruper und der Unter-Elbeschen Eisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin andererseits bezw. zwischen Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin andererseits direkte Tarife zur Einführung, durch welche gleichzeitig die Bestimmungen und Beförderungspreise der Tarife, nebst Nachträgen

a) für Renn- und Mutterpferde zwischen Hannover einerseits und den Berliner Bahnhöfen, via Magdeburg und via Stendal andererseits vom 1. September 1875,
b) für den Vieh- etc. Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Hannover und Magdeburg vom 1. August 1882,
c) für den Vieh- etc. Verkehr zwischen Oldenburgischen Stationen einerseits und Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg andererseits vom 1. August 1882,

soweit dieselben sich auf die vorliegenden Tarife beziehen, aufgehoben werden.

Ueber die neuen Frachtsätze wird schon jetzt von dem Tarifbüreau der unterzeichneten Eisenbahndirektion Auskunft ertheilt. — Vom 1. September d. J. ab sind die neuen Tarife bei den betreffenden Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 17. August 1886. (1827)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Am 10. September d. Js. wird die an der Strecke Wittenberge-Buchholz belegene Haltestelle Lanz für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet und kommt mit genanntem Tage die im Lokal-Gütertarif unter D. III. 3 enthaltene Beschränkung in der Güterabfertigung in Wegfall.

Altona, den 1. September 1886. (1828)
Königliche Eisenbahndirektion.

Priv. Oesterr.-Ung. Staats-Eisenbahngesellschaft. Zu dem Lokaltarife Theil II Heft 3 d. d. 1. August 1883 ist der Nachtrag XXI erschienen, welcher Frachtsätze für die für den Frachtenverkehr zu eröffnende Station Bodisch und Berichtigungen der Nachträge XIV und XVIII zum genannten Tarifhefte 3 enthält.

Exemplare sind bei der Verkehrsdirektion in Wien I Pestalozzigasse No. 8 zu beziehen. (1829 RM)

Galizischer Gemeinschafts - Verkehr. Aufhebung direkter Frachtsätze. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1886 gelangen sämmtliche direkten Frachtsätze zwischen den in den nachbenannten Tarifheften des obbezeichneten Verkehres enthaltenen Stationen der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn einerseits und den im Heft 1 enthaltenen Stationen Bobowa, Brzcznica, Kalwarya, Radziszow, Skawina, Swoszowice, Tuchow und Zator, den im Heft 5 enthaltenen Stationen Bobrka, Staresiolo und Wybranowka, den im Heft 6 enthaltenen Stationen Krzeszowice, Trzebinia und Zabierzow, dann den im Heft 7 enthaltenen Stationen Dobromil und Nizankowice andererseits zur Aufhebung.

Für die Abfertigung der Transporte in diesen Relationen kommen vom obigen Zeitpunkte die im Galizischen Gemeinschafts-Verkehre rücksichtlich der Beförderung von Gütersendungen zwischen Nichtverbandstationen bestehenden speziellen Tarifbestimmungen zur Anwendung.

Wien, den 31. August 1886. (1830)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Südwestrussischer Verkehr via Woloczysk und via Radziwilow. Ausgabe eines Nachtrages IV zu den Spezialtarifen. Mit 15./27. September gelangt ein Nachtrag IV zu den gemeinschaftlichen Spezialtarifen im Verkehr zwischen Stationen der Russ. Südwestbahnen einerseits und den Stationen Podwoloczyska und Brody anderseits zur Einführung. Derselbe enthält einen neuen Spezialtarif 3 a für Transport von Phosphoriten aller Art, durch welchen der gleichnamige Spezialtarif 3 a vom 20. Juli a./1. August n. St. 1886 zum Theil mit obigem Termin und zum Theil mit 1./13. Oktober a./n. St. 1886 ausser Kraft gesetzt wird. Ausserdem enthält derselbe Berichtigung des Nachtrages III vom 20. Juli a./1. August n. St. 1886.

Exemplare dieses Nachtrages sind beim Oekonomate in Wien und im kommerz. Büreau der Betriebsdirektion in Lemberg zu beziehen.

Wien, den 26. August 1886. (1831)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Mit 15. September 1886 tritt ein neuer Tarif für den Elbeumschlags - Verkehr Nordwestböhmen-Laube, respektive Tetschen/Bodenbach Landungsplatz in Kraft.

Derselbe enthält direkte Frachtsätze zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn, der Böhmischen Westbahn, der Dux - Bodenbacher- und Prag - Duxer Eisenbahn einerseits und Laube beziehungsweise Tetschen / Bodenbach Landungsplatz andererseits. Hierdurch tritt der gleichnamige Tarif vom 1. Mai 1885 nebst Nachtrag I ausser Wirksamkeit, mit Ausnahme der Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Eisenbahn Pilsen-Priesen-(Komotau), Kaiser Franz Josefbahn und Rakonitz - Protiviner Staatsbahn), welche Frachtsätze bis 15. Oktober 1886 in Kraft bleiben.

Exemplare dieses Tarifes liegen bei den betheiligten Verwaltungen, sowie bei der unterzeichneten Generaldirektion zur Einsicht, respektive zum Bezuge bereit.

Wien, am 29. August 1886. (1832)
Die Generaldirektion.

K. K. priv. Oesterreichische Norwestbahn. Elbeumschlags - Verkehr. Am 15. September 1886 tritt der Nachtrag V zum Tarife Oesterreich-Aussig Landungsplatz Theil II Heft B vom 15. Mai 1885 in Kraft.

Derselbe enthält:

Ergänzungen und Aenderungen des Tarifs und der Nachträge I — III.

Druckfehlerberichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages liegen bei den betheiligten Bahnen, sowie bei der unterzeichneten Generaldirektion zur Einsicht, respektive zum Bezuge bereit.

Wien, am 29. August 1886. (1833)
Die Generaldirektion.

3. Personen- und Güterverkehr.

Holsteinische Marschbahn. Tarife für die neueröffnete Bahnstrecke Heide-Lunden. Zu unserm Lokaltarif
1. für die Beförderung von Personen und Reisegepäck,
2. für die Beförderung von Gütern,
3. für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren

ist mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ein Nachtrag in laufender Nummerfolge erschienen, enthaltend die Tarifsätze für den Verkehr mit der Station Lunden.

Alle Expeditionen ertheilen Auskunft.

Glückstadt, den 28. August 1886.

Die Direktion. (1834)

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Mit dem Tage der Eröffnung der Hauptstrecke Zapresitz-Varasd, und der Flügellinie Zabok-hropina der in unserer Verwaltung stehenden Csakathurn-Agramer (zagorianer) Eisenbahn tritt der Personentarif dieser Bahn sowie der Nachtrag I. zu den Frachttarife derselben ins Leben.

Exemplare des Personentarifes und des Nachtrages sind im Tarifbüreau der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen zu beziehen.

Budapest, den 30. August 1886. (1835)

Die Direktion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Mit dem 10. September d. J. tritt zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Schleswig-Holsteinischen Verbande vom 1. November 1878 der Nachtrag XXIII in Kraft.

Durch denselben gelangen einfache und Retourbillets für den Verkehr zwischen Schleswig-Altstadt und Stationen der Westholsteinischen, der Holsteinischen Marschbahn und der Kreis-Oldenburger Bahn zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Billetexpeditionen.

Altona, den 30. August 1886. (1836)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen. Verkauf ausrangirter offener und gedeckter Güterwagen, Personen- und Gepäckwagen mit Achsen und Achsen mit Räder. Die in der Centralwerkstätte in Tilburg sich befindenden 25 offenen Güterwagen, 2 Personenwagen III. Klasse, 2 Personenwagen I. II. III. Klasse, 3 Gepäckwagen und 1 Kavalleriewagen mit Achsen und 4 Rädersätze sollen durch Submission vergeben werden.

Die Submissionszettel sind der Abtheilung Maschinen- und Wagendienst zu Utrecht bis zum 15. September 1886 Mittags 12 Uhr zuzustellen.

Der Ingenieurchef der Centralwerkstätte zu Tilburg wird über diese Materialien Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen auf frankirte Anfragen von demselben bezogen werden.

Utrecht, den 1. September 1886. (1837)

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Eröffnung der Jagd in Luxemburg. Durch Erlass des Generaldirektors des Innern vom 27. August d. J. wird im Grossherzogthum Luxemburg die Jagd — einer Mittheilung der Direktion der Prinz Heinrich-Eisenbahnges. zufolge — vom 4. September d. J. ab eröffnet.

Berlin, den 31. August 1886. (1838)

Die geschäftsführende Direktion.

Krancke.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 70. 1886.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 8. September 1886.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Protokoll

der zu Stuttgart am 26., 27. und 28. August 1886 abgehaltenen **Generalversammlung** des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Verhandelt Stuttgart, am 26. August 1886.

Die von der geschäftsführenden Direktion einberufene ordentliche Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, zu welcher sich die in dem am Schlusse dieses Protokolles abgedruckten Verzeichnisse namentlich aufgeführten Herren Abgeordneten und Gäste eingefunden hatten, trat heute in dem Saale des Königsbaues hierselbst zusammen.

Namens der geschäftsführenden Direktion übernimmt Herr Ober-Regierungsrath Reitzenstein den Vorsitz, der Vereinssekretär Martin das Schriftführeramt.

Zu der für den Beginn der Verhandlungen festgesetzten Stunde erscheint Se. Excellenz der Königlich Württembergische Staatsminister, Minister des Königlichen Hauses, der auswärtigen Angelegenheiten und der Verkehrsanstalten, Herr von Mittnacht, in der Versammlung, um dieselbe durch folgende Ansprache willkommen zu heissen:

Es gereiche ihm zur ganz besonderen Freude, die erfahrenen und erprobten Vertreter der Deutschen und der mit ihnen verbundenen auswärtigen Eisenbahnverwaltungen hier in Stuttgart begrüssen zu dürfen. Die Generalversammlung des Vereins habe schon einmal hier in Stuttgart ihre Berathungen gepflogen, und zwar im Juli 1852. In den inzwischen verstrichenen 34 Jahren seien grosse Veränderungen eingetreten, habe das Eisenbahn- und das gesammte Verkehrswesen einen ungeahnten, gewaltigen Aufschwung genommen, abgesehen von der räumlichen Ausdehnung, in Absicht auf die Technik, die ganze Betriebsführung, in Absicht besonders auf die Erkennung der wahren Aufgaben der Verkehrsanstalten. Er glaube nicht zu viel zu sagen, wenn er ausspreche, dass die Verwaltung der Eisenbahnen derzeit einen der wichtigsten Faktoren unseres ganzen wirthschaftlichen und finanziellen Gebahrens bilde und dass sie ein Hauptträger unserer modernen Kultur geworden sei. Welch bedeutenden Antheil an diesem ganzen Aufschwunge und dieser grossartigen Entwickelung dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen zukomme, das sei notorisch. Bekannt seien seine Verdienste um zahlreiche Verkehrserleichterungen auf dem ganzen grossen von ihm vertretenen Gebiete und um die Herbeiführung der Einheit — der nothwendigen, nicht zu entbehrenden Einheit in so vielen und wichtigen Einrichtungen. Er wünsche deshalb den diesjährigen Berathungen von ganzem Herzen Glück und Erfolg und hoffe, dass der Aufenthalt in Stuttgart, in Württemberg, für die Herren Abgeordneten eine freundliche Erinnerung bilden möge.

Der Herr Vorsitzende dankt Sr. Excellenz für die freundlichen und anerkennenden Worte, er richtet an den Herrn Minister die Bitte, an den Verhandlungen der Generalversammlung, insoweit es seine Zeit erlaube, Theil nehmen zu wollen, und schliesst hieran die Versicherung, dass der Verein auch in Zukunft bestrebt sein werde, der hohen Aufgabe, welche ihm gestellt worden sei, im ganzen Umfange gerecht zu werden.

Nach einigen geschäftlichen Mittheilungen des Herrn Vorsitzenden wird in die Tagesordnung eingetreten.

I der Tagesordnung. Vortrag des Jahresberichts der geschäftsführenden Direktion für die Zeit von Ende Juli 1885 bis dahin 1886.

Zu Pos. 1. Firmenänderung,
zu Pos. 2. Betriebsübernahme anderer Bahnen,
zu Pos. 3. Aus dem Vereine geschiedene Mitglieder,
zu Pos. 4. Aufnahme neuer Mitglieder,
zu Pos. 5. Anschluss von Bahnen an den Verein nach Massgabe des § 5 des Vereinsstatuts,
zu Pos. 6. Verzeichniss der Vereinsmitglieder,
zu Pos. 7. Vereinsstatut,
zu Pos. 8. Vereins-Kartenreglement,
zu Pos. 9. Vereins-Betriebsreglement,
zu Pos. 10. Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement,
zu Pos. 11. Verschleppungsübereinkommen,
zu Pos. 12. Verzeichniss der Lieferfristverlängerungen,
zu Pos. 13. Verzeichniss gleichnamiger Stationen,
zu Pos. 14. Vereins-Abrechnungsstelle,

nimmt die Versammlung Kenntniss von den Mittheilungen des Jahresberichts.

Zu Pos. 15. Vereins-Wagenregulativ,
wird der Antrag,

die Generalversammlung möge beschliessen, die Kommission für das Vereins-Wagenregulativ mit einer Neubearbeitung

des Regulativs zum Zwecke der Einbeziehung jener Deklarationsbeschlüsse in den Text des Regulativs, sowie zu dem ferneren Zwecke der bei näherer Prüfung sich als Bedürfniss erweisenden Verbesserung der Fassung einzelner Bestimmungen des letzteren zu beauftragen,

mit der Massgabe angenommen, dass der Kommissionsbeschluss, d. h. das seitens der Kommission zu vereinbarende neue Vereins-Wagenregulativ, perfekt wird, wenn ihm nicht binnen 8 Wochen nach seiner Mittheilung an die Vereinsverwaltungen von einem Zehntel sämmtlicher im Vereine vertretenen Stimmen widersprochen ist (vergl. § 14 des Vereinsstatuts).

Zu Pos. 16. Vereins-Kilometerzeiger,
zu Pos. 17. Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse,
zu Pos. 18. Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen,
zu Pos. 19. Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen,
zu Pos. 20. Verzeichniss der Maximal-Radstände,
zu Pos. 21. Maximal-Ladeprofile,
zu Pos. 22. Uebereinkommen über den Dienst-Depeschenverkehr,
zu Pos. 23. Technische Vereinbarungen,
zu Pos. 24. Grundzüge für Sekundärbahnen,
zu Pos. 25. Technikerversammlung,
zu Pos. 26. Klassifikation von Eisen und Stahl,
zu Pos. 27. Prämiirung von Erfindungen,
zu Pos. 28. Vereinszeitung und technisches Organ des Vereins,
zu Pos. 29. Vereinsstatistik,
zu Pos. 30. Statistik der Mortalitäts-, Invaliditäts-, und Morbiditätsverhältnisse des Beamtenpersonals,
zu Pos. 31. Statistik über die Dauer der Schienen,
zu Pos. 32. Kombinirbare Rundreisebillete,

findet sich nichts zu bemerken.

Zu Pos. 33. Betheiligung des Vereins an den Bestrebungen der Aktiengesellschaft „Eureka“.

Mit Bezug auf die Thatsache, dass die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen in Ansehung ihrer in Oesterreich gelegenen Linien, zufolge Anordnung der zuständigen Aufsichtsbehörde, an der Ausführung des betreffenden Vereinsbeschlusses (hier der von der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs erlassenen bezüglichen Ausführungsvorschriften) behindert sind, ermächtigt die Generalversammlung nach dem Vorschlage der Kommission die geschäftsführende Direktion, von der weiteren Verfolgung der Sache im Sinne des § 21 (Abs. 2) des Vereinsstatuts abzusehen, erklärt sich auch im übrigen mit der von der Kommission vertretenen Rechtsanschauung einverstanden.

Zu Pos. 34. Vereinskasse,

ersucht der Herr Vorsitzende unter Zustimmung der Versammlung die Verwaltungen der Badischen Staatsbahn und der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft, sich der Prüfung der Vereinskassen-Rechnung zu unterziehen und der Generalversammlung über das Ergebniss der Prüfung bei No. XXII der Tagesordnung Bericht erstatten zu wollen.

Zu Pos. 35. Pensionsfonds für Vereinsbeamte,
zu Pos. 36. Thätigkeit der Kommissionen,

nimmt die Versammlung Kenntniss von den Mittheilungen des Jahresberichts.

Zu Pos. 37. Wahlperiode der geschäftsführenden Direktion.

Die Generalversammlung bestätigt die Richtigkeit der von der geschäftsführenden Direktion vertretenen Auffassung, dass deren Wahlperiode erst mit der im Jahre 1887 stattfindenden ordentlichen Generalversammlung abläuft (vergleiche jedoch die Beschlussfassung zu No. VII der Tagesordnung). Sie spricht in Erledigung eines von Herrn Hofrath Dr. Gross gestellten Antrages ferner deklaratorisch aus, wie der betreffenden Statutbestimmung die Absicht zu Grunde liege, dass die Funktionsdauer der geschäftsführenden Direktion stets mit der ordentlichen Generalversammlung des betreffenden Jahres ihre Endschaft erreiche.

II der Tagesordnung. Anträge der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin auf Abänderung der Bestimmungen in Art. 17 No. 3 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement, sowie auf entsprechende Ergänzung des Verschleppungsübereinkommens.

Dem Vorschlage der Kommission entsprechend wird unter Ablehnung der Anträge der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin beschlossen, die Ziffer 3 des Art. 17 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement in nachfolgender Fassung anderweit festzustellen:

„Ist für einen Transport in Ausserachtlassung des § 50 Ziffer 3, Absatz 3 des Betriebsreglements eine Abfertigung gewählt worden, welche den Interessen des Versenders zuwiderläuft, und ist deshalb eine nach Ansicht der betheiligten Verwaltungen zurückzuerstattende Mehrfracht erwachsen, so wird — soweit nicht eine Verschleppung im Sinne des Verschleppungsübereinkommens (Anhang IV) vorliegt, welche nach Massgabe des letzteren zu reguliren ist — diese Mehrfracht von den betheiligten Verwaltungen nach Verhältniss der Mehrbezüge aus der unrichtigen Abfertigung übernommen. Stehen den Mehrbezügen der einzelnen Verwaltungen auch grössere Beförderungsstrecken gegenüber und verbleibt bei der Uebernahme der Mehrfracht pro rata der Mehrbezüge für die betreffenden Mehrstrecken nicht eine Transportentschädigung von mindestens 1,5 ₰ pro Tonnenkilometer bei Wagenladungen bezw. 4 ₰ pro Tonnenkilometer bei Stückgut, so ist das Fehlende aus den übrigen Frachtantheilen der betheiligten Verwaltungen und pro rata derselben bis zur Grenze der erwähnten Transportentschädigung zu entnehmen. Wo die Restfracht nach Abzug der dem Versender zurückzuerstattenden Mehrfracht zur Deckung der erwähnten Transportentschädigung für die gesammte Transportstrecke der betheiligten Verwaltungen nicht ausreicht, wird die Mehrfracht ohne Rücksicht auf diese Minimal-Transportentschädigung von den betheiligten Verwaltungen pro rata der Frachtantheile getragen. Als betheiligte Verwaltungen im Sinne des Vorstehenden gelten die transportausführenden Verwaltungen ab derjenigen Station, welche die unrichtige Abfertigung vorgenommen hat, bis zur Bestimmungsstation.“

III der Tagesordnung. Antrag des Direktoriums der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft in Wien auf Abänderung der in Art. 23 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement enthaltenen Bestimmungen über die Regulirung von Frachtreklamationen.

Von der Kommission wird im Einverständniss mit der antragstellenden Verwaltung vorgeschlagen, an Stelle der gegenwärtigen Bestimmungen des Art. 23 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement die folgenden zu setzen:

Art. 23.

Zu § 53 des Betriebsreglements.

„Die Regulirung von Frachtreklamationen hat unter Beachtung nachstehender Bestimmungen zu erfolgen:

1. Frachtreklamationen werden von derjenigen Verwaltung regulirt, in deren Bereich die Fracht erhoben wurde.

   Eine bei einer anderen Bahn angebrachte Reklamation ist derjenigen Verwaltung, in deren Bereich die Fracht erhoben wurde, zur Erledigung zu übersenden.

   Es soll jedoch nicht ausgeschlossen sein, dass jene Verwaltung, bei der die Reklamation ursprünglich angebracht war, von der regulirenden Verwaltung zur Befriedigung des Reklamanten ermächtigt werde.

   Bei Sendungen, welche von Frankaturnoten begleitet waren, ferner bei Theilfrankaturen oder bei Nacherhebungen wegen zu gering bemessener Gebühren seitens der Empfangsstation hat stets die Versandverwaltung als Regulirende zu gelten.

2. Die regulirende Verwaltung weist Reklamationen, welche ihr unbegründet erscheinen, sofort ab, befriedigt dagegen berechtigte Ansprüche baldmöglichst, und zwar:
   a) selbständig:
      α) wenn die Reklamation durch Rechnungsfehler oder Irrungen in der Gewichtsannahme begründet wird,
      β) wenn die Reklamation durch im Frachtbriefe nicht vorgeschriebene indirekte statt der direkten Expedition hervorgerufen wurde.
   b) im Einvernehmen mit der anderen Endbahn:
      bei unrichtiger Anwendung der der Frachtberechnung zu Grunde gelegten Tarife.

3. Alle anderen Reklamationen, also auch die unter Ziffer 2b erwähnten, falls die beiden Endverwaltungen nicht übereinstimmen, sind der Entscheidung sämmtlicher am Transporte betheiligten Verwaltungen zu unterbreiten.

   Die am Transporte betheiligten Verwaltungen machen von der bewirkten Erledigung bezw. Weiterleitung des Rundschreibens der regulirenden Verwaltung (gleichzeitig mit der Weitergabe der Akten) in kurzer Form Mittheilung, sofern dies von der regulirenden Verwaltung gewünscht wird, was in jedem einzelnen Falle im Rundschreiben auszusprechen ist.

   Nach Eingang der Aeusserungen und, soweit nöthig, weiterer Aufklärung bescheidet, bezw. befriedigt die reguli-

rende Verwaltung den Reklamanten und veranlasst die erforderliche Verrechnung.

4. Das unter 2 angeführte Verfahren kann nur auf Vorlage des Originalfrachtbriefes und ausserdem, soweit erforderlich, der Frankaturnote bezw. des Aufnahmescheines (Duplikatfrachtbrief) eingeleitet werden. Kann der Originalfrachtbrief nachgewiesenermassen nicht beigebracht werden, so ist die Entscheidung nach Massgabe der No. 3 Abs. 1 zu treffen.
5. Vor Entscheidung über eine Reklamation ist in allen Fällen zu prüfen, ob der reklamirte Betrag nicht schon auf dem Revisionswege zur Erstattung gekommen ist.
6. Die Erledigung der Reklamation ist auf dem Originalfrachtbriefe bezw. auf den von den Verwaltungen im Falle Verlustes desselben anderweit eingezogenen Schriftstücken unter Beidrückung des Verwaltungsstempels zu vermerken.
   Auch in dem Falle, in welchem die Reklamation als unbegründet abgelehnt wird, ist den beigebrachten Dokumenten der Verwaltungsstempel aufzudrücken und die Geschäftszahl beizufügen, unter welcher der Anspruch von der betreffenden Verwaltung behandelt wurde.
7. In allen Fällen, in denen Frachtrückerstattung erfolgt, veranlasst die regulirende Verwaltung die Ausgleichung durch Uebersendung einer „Ausgleichsanmeldung“ (Anlage C) an die Abrechnungsstelle.
   In dieser „Ausgleichsanmeldung“ sind die Veranlassung der Frachterstattung nebst den Verrechnungsdaten der betreffenden Transporte, sowie event. die Geschäftszahlen der Erklärungen der berufenen Verwaltungen genau anzuführen und von der Abrechnungsstelle ebenso in die „Ausgleichsübersichten“ zu übertragen.
8. Anfragen an die betreffenden Fachbüreaus über Tarifsätze und deren Vertheilung u. s. w., welche zur Unterscheidung von anderen Schriftstücken auf blauem Papier ausgefertigt werden, sind — und zwar thunlichst auf den die Anfrage enthaltenden Schreiben selbst — binnen zehn Tagen zu erledigen, andernfalls ist Zwischenbescheid zu geben.
9. Gegen die gemäss Ziffer 2 vollzogene Zahlung an den Reklamanten kann von keiner Seite Einspruch erhoben werden.“

Diese Anträge werden ohne Diskussion angenommen.

IV der Tagesordnung. Anträge des Direktoriums der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien auf Abänderung des Art. 24 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement.

Dem Antrage der Kommission gemäss wird beschlossen,

1. in Ziffer 1 des Art. 24 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement hinter „Alle Nachnahmen“ die Worte „nach Eingang“ einzuschalten;
2. daselbst in einem vierten Absatze folgende Bestimmung zuzusetzen:
   „Für den Güterverkehr mit Oesterreich-Ungarn gelten die vorstehenden Bestimmungen auch bei Nachnahmen unter 150 *M.*“
   und
3. die Anmerkung am Fusse der Seite 17 des erwähnten Uebereinkommens zu streichen.

V der Tagesordnung. Antrag der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs auf Abänderung der Wortfassung in § 5 (Abs. 2 litt. c) des Verschleppungs-Uebereinkommens.

Der Antrag der Kommission, dahingehend, der Bestimmung unter litt. c Abs. 2 in § 5 des Verschleppungs-Uebereinkommens folgende Fassung zu geben:

„c) Die an der Verschleppung etwa schuldige Verwaltung zahlt eine Konventionalstrafe von

pro Wagenladung . . . . 3 *M.*,
„ Stückgutsendung . . . 0,3 „

jedoch wenn mehrere Stückgutsendungen auf einer Frachtkarte vereinigt sind oder eine Wagenladung bilden, in maximo 3 *M.* pro Frachtkarte bezw. Wagen Stückgut.“

wird ohne Diskussion angenommen.

VI der Tagesordnung. Anträge verschiedener Verwaltungen auf Abänderung des Vereinskarten-Reglements.

Es handelt sich hierbei um die Anträge

1. der Galizischen Carl-Ludwigbahn,
2. der Oesterreichischen Nordwestbahn,
3. der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn.

Die Galizische Carl-Ludwigbahn hat ihre Anträge inzwischen zurückgezogen, der Antrag der Oesterreichischen Nordwestbahn wird heute zurückgezogen, der Antrag der Paulinenaue-Neuruppiner Bahn nach dem durch Herrn Regierungsrath Lavale (Pfälzische Bahnen) begründeten Vorschlage der Kommission abgelehnt.

Der Herr Referent macht noch darauf aufmerksam, dass Angesichts der durch die Kündigung des Vereinskarten-Reglements herbeigeführten Zerrissenheit des Geltungsgebietes der Vereinskarten es sich empfehlen werde, das Vereinskarten-Reglement mit Ablauf dieses Jahres auch für die gegenseitigen Beziehungen derjenigen Vereinsverwaltungen ausser Kraft zu setzen, welche das Reglement bisher nicht gekündigt haben.

Widerspruch hiergegen wird von keiner Seite erhoben, vielmehr im Sinne der seitens des Herrn Referenten gegebenen Anregung einstimmig beschlossen, dass das Vereinskarten-Reglement mit Ablauf dieses Jahres vollständig ausser Kraft treten soll.

VII der Tagesordnung. Revision des Vereinsstatuts.

Die Verhandlungen werden durch einen Vortrag des Berichterstatters der Kommission, Herrn Hofrath Dr. Gross (Oesterreichische Nordwestbahn), eingeleitet.

Eine Generaldiskussion findet nicht statt, von Herrn Hofrath Jeitteles (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) wird aber en bloc-Annahme des Kommissionsentwurfs vorgeschlagen. Nachdem von dem Herrn Referenten bemerkt worden war, dass er Namens der Kommission der en bloc-Annahme mit der Einschränkung zustimme, dass der § 16 hiervon mit Rücksicht auf die noch zu entscheidende Frage der zweijährigen Generalversammlungen ausgenommen werde, und Herr Präsident Thielen (K. E.-D. Elberfeld) ferner darauf aufmerksam gemacht hatte, dass diejenigen Bestimmungen, welche auf die Prämiirungskommission Bezug haben, mit Rücksicht auf die unter No. VIII der Tagesordnung zur Verhandlung kommenden Anträge gleichfalls von der en bloc-Annahme auszuschliessen sein würden, wird der Vorschlag des Herrn Hofrath Jeitteles mit den vorgedachten Einschränkungen einstimmig angenommen.

Nunmehr stellt Herr Präsident Thielen zu § 16 den formellen Antrag, zu beschliessen, dass die Generalversammlungen künftig nur alle zwei Jahre abzuhalten seien, und macht hierfür geltend, dass die Generalversammlungen den Verwaltungen nicht unerhebliche Kosten verursachen, dass die Berathungsgegenstände in der Regel nicht so dringlich seien, dass jährliche Generalversammlungen erforderlich wären, und dass, wenn gleichwohl in besonderen Fällen das Bedürfniss einer besonders schleunigen Erledigung vorliege, einem solchen Bedürfnisse durch die Bestimmung über die Abhaltung ausserordentlicher Generalversammlungen hinreichend Rechnung getragen werde.

Nachdem noch von dem Herrn Vorsitzenden bemerkt worden war, dass seines Erachtens dem Vorschlage des Herrn Präsidenten Thielen um so unbedenklicher zugestimmt werden könne, als in das seitens der Kommission vorgelegte neue Statut eine Bestimmung aufgenommen worden sei, wonach Angelegenheiten, die eine besonders schleunige Behandlung erheischen, durch die geschäftsführende Direktion den Kommissionen zur Beschlussfassung sollen überwiesen werden dürfen, stimmt die Generalversammlung dem Vorschlage, die Generalversammlungen hinfort nur alle zwei Jahre abzuhalten, einstimmig zu, sie stellt in Erledigung eines redaktionellen Antrages des Herrn Präsidenten Thielen den ersten Absatz des § 16 des Statuts in folgendem Wortlaute fest:

„Alle zwei Jahre findet an einem von der vorhergehenden Generalversammlung zu bestimmenden Orte die ordentliche Generalversammlung des Vereins statt.“

und beschliesst ferner, dass die nächste ordentliche Generalversammlung erst im Jahre 1888 stattfinden solle und dass mit Rücksicht hierauf auch die Amtsperiode der gegenwärtigen geschäftsführenden Direktion sowie die Mandatsdauer der ständigen Kommissionen des Vereins bis zur ordentlichen Generalversammlung des Jahres 1888 verlängert werden.

Von Herrn Regierungs- und Baurath Rüppell (K. E.-D. — linksrh. — zu Köln) wird nunmehr der Antrag auf Verdeutschung folgender Ausdrücke in dem — jetzt angenommenen — Statutentwurfe gestellt:

im Titel des Entwurfs und in dem letzteren selbst zu setzen: „Satzungen“ statt „Statut“, „Bestimmungen“ statt „Reglement“, „Satzungen des Ausschusses für Preisertheilung“ statt „Statut der Prämiirungskommission“, „Festgestellt“ statt „Redigirt“.

§ 3, unter „c“ zu setzen: „Fähranstalt“ statt „Trajekts“, und in der folgenden Zeile: das Wort „direkter“ zu streichen.

In § 4 und folgende zu setzen: „Ausschuss“ statt „Kommission“, „Vereinsversammlung“ statt „Generalversammlung“.

§ 5, Absatz 5 zu setzen: „besonderen Vorschriften“ statt „Reglements“.

§ 9 zu setzen: „Vereinsamt“ statt „Vereinsbüreau“.

§ 11 und folgende zu setzen: „Sonderausschüsse“ statt „Kommissionen ad hoc“.

§ 13 c, zu setzen: „als Schiedsgerichte zu entscheiden“ statt „als Schiedsgerichte zu fungiren“.

desgl. letzter Absatz und folgende zu setzen: „Wagenordnung“ statt „Wagenregulativ“.

§ 14, Abs. 6 und folgende zu setzen: „Ueber jede Sitzung der Ausschüsse wird eine schriftliche Verhandlung" u. s. w. statt „Ueber die Verhandlungen der Kommissionen wird ein Protokoll" u. s. w.

§ 20, Abs. 4 c zu setzen: „zur sinngemässen Feststellung des Wortlautes" statt „zur redaktionellen Feststellung".

§ 24, Abs. 3, zu setzen: „an den 4 Tagen" statt „in den 4 Terminen".

Ueber die geschäftliche Behandlung und die Tragweite dieses Antrages entwickelt sich eine längere Diskussion, an welcher sich ausser dem Herrn Antragsteller und dem Herrn Kommissionsreferenten noch die Herren Präsidenten von Czedik (Oesterreichische Staatsbahnen), Thielen (K. E.-D. Elberfeld) und Offermann (K. E.-D. — rechtsrh. — zu Köln), die Herren Regierungsrath von Kuh (Böhmische Westbahn), Hofrath Jeitteles (Kaiser Ferdinands-Nordbahn), Oberfinanzrath von der Planitz (Sächsische Staatsbahn) und der Herr Vorsitzende betheiligen und welche durch den Beschluss Erledigung findet, wonach die Kommission für das Vereinsstatut den Auftrag erhält, die Frage der Verdeutschung der im Vereinsstatut und den übrigen Drucksachen des Vereins enthaltenen Fremdwörter einer Prüfung zu unterziehen und das Ergebniss derselben, event. nach vorherigem Einvernehmen mit den bestehenden Fachkommissionen, in bestimmten und begründeten Anträgen zusammenzufassen, über welche alsdann die nächste ordentliche Generalversammlung zu beschliessen haben würde.

Diesem Beschlusse liegt u. a. die Erwägung zu Grunde, dass es nicht angemessen erscheint, die Verdeutschung nur auf einen Theil der Drucksachen des Vereins zu beschränken, vielmehr für zweckmässig und in manchen Punkten sogar für nothwendig erachtet werden muss, diese Verdeutschungen thunlichst gleichzeitig in allen Drucksachen des Vereins durchzuführen.

Endlich

wird auf Vorschlag des Herrn Referenten noch beschlossen, dem angenommenen neuen Statut als letzten Paragraphen (25) die Bestimmung hinzuzufügen:

„Gegenwärtiges Statut tritt mit dem 1. Januar 1887 in Kraft."

VIII der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld auf Abänderung des Statuts der Prämiirungskommission.

In seinem einleitenden Vortrage nimmt Herr Präsident Thielen (K. E.-D. Elberfeld) als Kommissionsreferent auf die zu voriger Nummer der Tagesordnung gefassten Beschlüsse Bezug, indem er unter Zustimmung der Versammlung bemerkt, dass durch diese Beschlüsse der erste Theil des Antrages der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld bereits Erledigung gefunden habe und dass der vorgelegte Entwurf eines neuen Statuts der Prämiirungskommission sich in Bezug auf die amtlichen Ausdrücke dem — angenommenen — Vereinsstatut anzuschliessen haben werde.

Da im Vereinsstatut die Mandatsdauer der ständigen Kommissionen auf 4 Jahre erweitert ist, so wird das Gleiche auch in Betreff der Prämiirungskommission beschlossen, demgemäss in § 4 des vorgelegten Entwurfes (Absätze 2 und 3) „4 Jahre" statt „3 Jahre" gesetzt, ferner, um den zeitlichen Umfang der Prämiirungsperiode hiermit in Uebereinstimmung zu bringen, beschlossen, in § 1 des Entwurfs die Worte „alle drei Jahre" in „alle vier Jahre" abzuändern.

In Erledigung eines Antrages des Herrn Eisenbahndirektor Lochner (K. E.-D. Erfurt), welcher darauf aufmerksam macht, dass bei Anwendung der Bestimmungen in dem ersten Absatze des § 8 des Entwurfs der Fall eintreten könne, dass über die Zuerkennung eines Preises 5 Mitglieder oder Stellvertreter, also weniger als die Hälfte der Gesammtzahl der bei voller Besetzung der Kommission in letzterer vertretenen Stimmen, entscheiden, wird noch beschlossen, dem ersten Absatze des § 8 des Entwurfs, unter Abänderung der Worte „Zuerkennung der Preise" in „Preisertheilungen", die folgende Bestimmung anzuschliessen:

„Die Zuerkennung eines Preises erfolgt nur, wenn sich mindestens 7 Mitglieder oder Stellvertreter übereinstimmend dafür entscheiden."

Endlich

stimmt die Generalversammlung noch einem Vorschlage des Herrn Referenten zu, dahingehend, dass das nächste Preisausschreiben erst von der im Jahre 1888 zu wählenden Kommission festgestellt werden soll. —

Zu bemerken ist übrigens noch, dass die vorstehenden Beschlüsse auf den Entwurf des Vereinsstatuts keinerlei Rückwirkung ausüben, dass der letztere vielmehr mit den unter No. VII der Tagesordnung registrirten, den § 16 und den (neuen) § 25 betreffenden Beschlüssen (in Betreff der auf die Prämiirungskommission Bezug habenden Bestimmungen des Entwurfs war die Beschlussnahme ausgesetzt worden) auch im Ganzen als angenommen gilt.

IX der Tagesordnung. Antrag der Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, die Ausgabe kombinirter Rundreisebillete durch Streichung des § 9 der betreffenden „Bestimmungen" zu einer dauernden Vereinseinrichtung zu machen.

Die Kommission empfiehlt Annahme des obenbezeichneten Antrages, während heute von dem Herrn Präsidenten von Hieronymi (priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft-Budapest) unter Bezugnahme auf das allen Vereinsverwaltungen zugegangene Schreiben seiner Verwaltung vom 14. d. M. No. 39272 der Gegenantrag eingebracht und begründet wird, die Generalversammlung wolle eine vorläufig nur auf vier Jahre bemessene Verlängerung der Einrichtung der kombinirbaren Rundreisebillete beschliessen und die Frage der Vereinigung von Koupons verschiedener Wagenklassen in einem Billete bezw. die Beschränkung dieser Vereinigung auf die nächst höhere bezw. niedrigere Wagenklasse, sowie die fernere Frage der Beschränkung des in der höheren Wagenklasse zurückzulegenden Weges auf höchstens die Hälfte des ganzen Weges bezw. des kilometrischen Umfanges der ganzen Rundreise, in Gemässheit des § 8 der betreffenden „Bestimmungen u. s. w." der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs zur endgültigen Erledigung überweisen.

Nachdem seitens des Herrn Regierungsrath Lavale (Pfälzische Bahnen) unter Hinweis auf den über alle Erwartungen grossen Anklang, den die Einrichtung der kombinirbaren Rundreisebillete im Publikum gefunden, die Annahme des Badischerseits gestellten Antrages befürwortet und in Erledigung einer seitens des Herrn Hofrath Jeitteles (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) gestellten Anfrage seitens des Herrn Oberregierungsrath Schneider (Badische Staatsbahn) als Kommissionsreferenten die Gründe mitgetheilt worden waren, welche der Kommission, der schon früher ein Antrag der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft vorgelegen hat, dahingehend, die doppelte Befahrung nur in dem Falle zuzulassen, wenn die wirkliche Rundtour mindestens 600 km ausmache, zur Ablehnung dieses Antrages Veranlassung gegeben hatten — wird der Antrag der Badischen Staatsbahn mit grosser Mehrheit angenommen.

Die Generalversammlung glaubte jedoch die Möglichkeit ins Auge fassen zu müssen, dass diesem Beschlusse in nachfolgender schriftlicher Abstimmung von mehr als einem Zehntel aller im Vereine vertretenen Stimmen widersprochen werden könnte, in welchem Falle die Einrichtung unerwünschter Weise mit Ablauf dieses Jahres ihre Endschaft erreichen würde. Sie beschliesst deshalb in Erledigung eines von Herrn Hofrath Jeitteles gestellten Eventualantrages, dass die Einrichtung in bisheriger Weise vorläufig bis zum Schlusse des Jahres 1890 fortbestehen bleiben soll, wenn dem zu dem Antrage der Badischen Staatsbahn gefassten Beschlusse in schriftlicher Abstimmung wirksam widersprochen werden sollte.

Ueber die seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft mit ihrem generellen Antrage verbundenen beiden Zusatzanträge ist seitens der Generalversammlung nicht Beschluss zu fassen, da diese beiden Anträge unter die Vollzugsvorschriften fallen, deren Feststellung und weitere Ausbildung in Gemässheit des § 8 der betreffenden „Bestimmungen u. s. w." der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs ein für alle Mal zur endgültigen Erledigung überwiesen worden sind.

X der Tagesordnung. Antrag der Direktion der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft, betreffend die Festsetzung einer zu Gunsten der Ausgabestellen von den Reisenden einzuhebenden Ausfertigungsgebühr für kombinirte Rundreisebillete.

Der obenbezeichnete Antrag wird ohne Diskussion nach dem Vorschlage der Kommission abgelehnt.

XI der Tagesordnung. Anträge der Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten, betreffend Feststellung von Grundzügen für die Zulassung von Vereins-Lenkachsen und Haftung der Eigenthumsbahn für Wagen mit Vereins-Lenkachsen gegenüber der benutzenden Verwaltung.

Die Anträge der Kommission gehen dahin, die Generalversammlung wolle

1. die von der technischen Kommission aufgestellten „Grundzüge für die Zulassung von Vereins-Lenkachsen" annehmen;
2. aussprechen, dass in Gemässheit der Vorschrift der Grundzüge unter A 3 c die Eigenthümerin der mit Vereins-Lenkachsen gemäss § 137 der technischen Vereinbarungen versehenen Wagen der benutzenden Verwaltung gegenüber für alle Nachtheile zu haften habe, welche aus Abweichungen der Ausführung gegen die genehmigten und veröffentlichten Zeichnungen der Vereins-Lenkachsen entstehen;
3. die Frage der dem Grundsatze unter 2 entsprechenden Abänderung u. s. w. der einschlägigen Bestimmungen des Vereins-Wagenregulativs der zuständigen Kommission zur endgültigen Erledigung überweisen.

Die Generalversammlung beschliesst diesen Anträgen gemäss, was jedoch den letzten Antrag betrifft, mit der Massgabe, dass derselbe der Wagenregulativ-Kommission zur Benutzung bei der gemäss Beschlussfassung zu No. 1 (Pos. 15) der Tagesordnung vorzunehmenden Umarbeitung des Vereins-Wagenregulativs überwiesen wird.

XII der Tagesordnung. Antrag der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Einführung einer Statistik der Radreifenbrüche.

Die Generalversammlung beschliesst die allgemeine Einführung einer Statistik der Radreifenbrüche nach Massgabe der von der Kommission vorgelegten Formulare und bestimmt ferner, dass die bezüglichen Aufschreibungen der Verwaltungen mit dem 1. April 1887 beginnen sollen.

XIII der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin auf Einführung einheitlicher Bezeichnungen der für Frauen, für Nichtraucher und für Raucher bestimmten Koupees sowie der Bedürfnissanstalten.

Die Kommission schlägt vor, die ausschliesslich für Frauen, für Nichtraucher und für Raucher bestimmten Koupees für Personenwagen mit den Bezeichnungen „Frauen“, „Nichtraucher“ bezw. „Raucher“ zu versehen und statt des Wortes „Kloset“ an den Koupees die Bezeichnung „Abort“ anzubringen, erachtet jedoch, was den letzteren Punkt betrifft, nicht für angemessen, eine Bestimmung darüber zu treffen, welche Bedürfnissanstalten mit der empfohlenen Bezeichnung zu versehen sind. In Bezug auf die Bedürfnissanstalten auf den Stationen empfiehlt die Kommission die Anwendung der einfachen Bezeichnungen „Männer“ und „Frauen“ und hält die für besondere Abtheilungen der Bedürfnissanstalten hin und wieder gebräuchliche Bezeichnung „Pissoir“ für überflüssig.

Seitens des Herrn Hofrath Jeitteles (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) wird in der Erwägung, dass die Angelegenheit nicht von allgemeinem Interesse sei, auch nur eine Empfehlung ausgesprochen werde, grosse praktische Bedeutung dem Gegenstande deshalb nicht beiwohne, beantragt, über die Anträge der Kommission zur Tagesordnung überzugehen.

Die in der üblichen Form durch Aufstehen und Sitzenbleiben vorgenommene Abstimmung über diesen Antrag bleibt zweifelhaft, es wird deshalb mittelst Stimmzettel abgestimmt, wobei sich ergibt, dass der Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung mit 108 gegen 94 Stimmen abgelehnt worden ist.

Nunmehr werden die Anträge der Kommission angenommen.

(Schluss folgt.)

Die Sekundäreisenbahnen des Königreichs Sachsen

dargestellt von W. Ledig, Finanzrath bei der Königlichen Generaldirektion, und Ferd. Ulbricht, Rechnungsrath und Vorstand des statistischen Büreaus der Sächsischen Staatsbahnen.

(Fortsetzung aus No. 69.)

3. Die Wilkau-Saupersdorfer Linie.

Die von der Station Wilkau an der Zwickau-Schwarzenberger Linie über Kirchberg nach Saupersdorf erbaute Sekundärbahn war die erste schmalspurige Bahn Sachsens. Die Frage, ob sie normal- oder schmalspurig auszuführen sei, fand durch die nachstehend dargelegten Erwägungen ihre Entscheidung.

Die Stadt Kirchberg ist von der nächsten Eisenbahnstation nur wenig über 6 km entfernt und mit dieser durch eine vorzüglich angelegte Strasse verbunden. Nicht viel weiter liegen die Zwickauer Kohlenwerke, aus denen Kirchberg seinen Bedarf bezieht und auch dahin führen verhältnissmässig sehr gute Wegeverbindungen. Unter diesen Umständen war nicht zu erwarten, dass eine bis an den Anfang des über einen Kilometer langen Ortes herangeführte Normalbahn die Konkurrenz gegen die Strasse aufnehmen könne. Man entschloss sich deshalb zur Wahl der schmalen Spurweite, um die Füglichkeit zu erlangen, bis in das Herz der Stadt Kirchberg selbst vordringen und damit den einzelnen Fabriken des industriereichen Ortes die Möglichkeit von Zweiggleisanlagen bieten zu können. Auch würde bei Annahme der normalen Spurweite die Weiterführung der Eisenbahn über Kirchberg hinaus nach Saupersdorf — wie solche jetzt ausgeführt ist — wegen der vorhandenen Terrainverhältnisse nicht ausführbar gewesen sein.

Die Länge der Linie beträgt 10,05 km. Von Mitte zu Mitte der Stationsgebäude gemessen, beträgt die Bahnlänge zwischen:

Station Wilkau und Haltestelle Wilkau	1,12 km
Haltestelle Wilkau und Culitzsch	1,95 „
Culitzsch und Cunnersdorf	1,41 „
Cunnersdorf und Station Kirchberg	2,02 „
Station Kirchberg und Haltestelle Kirchberg	1,00 „
Haltestelle Kirchberg und Ladestelle Saupersdorf	1,37 „
Ladestelle Saupersdorf und Haltestelle Saupersdorf	1,18 „

Der Anfangspunkt der Linie bei Wilkau liegt 279,15 m und der Endpunkt bei Saupersdorf 385,42 m über dem Spiegel der Ostsee. Vom Anfangs- nach dem Endpunkte steigt die Linie im ganzen 110,89 m und fällt 4,62 m.

Von der Gesammtlänge befinden sich:

8,60 km = 85,57 pCt. in Steigung,
0,83 „ = 8,26 „ „ Fall und
0,62 „ = 6,17 „ „ der Horizontale.

Die Steigung vertheilt sich:

mit 0,12 km auf das Verhältniss von 1 : mehr als 1000 bis 1 : 1000 inkl.
„ 0,07 „ „ „ „ „ 1 : 1000 bis inkl. 1 : 400
„ 0,38 „ „ „ „ „ 1 : 400 „ „ 1 : 200
„ 2,72 „ „ „ „ „ 1 : 200 „ „ 1 : 100
„ 0,49 „ „ „ „ „ 1 : 100 „ „ 1 : 80
„ 2,63 „ „ „ „ „ 1 : 80 „ „ 1 : 60
„ 2,19 „ „ „ „ „ 1 : 60 „ „ 1 : 40.

Der Fall vertheilt sich:

mit 0,29 km auf das Verhältniss von 1 : mehr als 1000 bis 1 : 1000 inkl.
„ 0,40 „ „ „ „ „ 1 : 200 bis inkl. 1 : 100
„ 0,14 „ „ „ „ „ 1 : 80 „ „ 1 : 60.

Das Steigungsmaximum beträgt 1 : 41 und kommt in einer zusammenhängenden Länge von 219 m vor; der grösste Fall 1 : 75 kommt vor auf einer zusammenhängenden Strecke von 129 m.

Nach der Horizontalprojektion liegen 6,03 km = 60 pCt. der Bahnlänge in gerader Linie und 4,02 km = 40 pCt. in Kurven und zwar:

0,42 km in Krümmungen mit Halbmessern von 1000 bis inkl. 500 m
0,19 „ „ „ „ „ „ 500 „ „ 400 „
0,22 „ „ „ „ „ „ 400 „ „ 300 „
3,19 „ „ „ „ „ „ weniger als 300 „

Der kleinste Krümmungshalbmesser auf freier Strecke beträgt 60 m und die Summe der Kreisbogengrade aller Krümmungen 1809,16.

Der Unterbau, welcher nach dem Normalprofil eine Planumsbreite von 2,95 m hat, ist auf einer Länge von 5,43 km durch besonderen Bahnkörper und auf einer Länge von 4,62 km durch öffentliche Strassen gebildet. Von der Bahnlänge liegen 4,95 km im Auftrag, 0,97 km im Abtrag und 4,13 km in Terraingleiche. Im Niveau führen 80 offene Wege über die Bahn.

Die Bettung besteht aus Granitklarschlag und Granitgrus. Nach dem Normalprofil beträgt die obere Breite der Bettung 235 cm, die mittlere Stärke derselben 15 cm; die gewöhnliche Stärke der Bettung unter dem tiefsten Punkte der Schwellen beträgt 20 cm.

Das Oberbaumaterial besteht aus 22398 m Flussstahlschienen von 7,35 bis 7,50 m Länge und 87 mm Höhe. Das Durchschnittsgewicht pro laufendes Meter Schiene beträgt 15,5 kg. In den Gleisen liegen: 12429 Stück mit Chlorzink imprägnirte Querschwellen aus Nadelholz von 150 cm Länge, 17 cm Breite und 13 cm Höhe; 1323 m imprägnirte Weichenschwellen aus Nadelholz und 116 m nicht imprägnirte Weichenschwellen aus Eichenholz.

An Kunstbauten sind ausgeführt: 1 Viadukt von 27 m Länge mit Eisenüberbau und 9 Oeffnungen, 10 Brücken mit eisernem Ueberbau und 1 gewölbte Brücke mit zusammen 16 Oeffnungen, deren grösste lichte Weite einer Oeffnung 24,3 m beträgt, ferner 1 Wegunterführung mit Eisenüberbau und einer Oeffnung von 6,5m Lichtweite, 86 Wasserdurchlässe, davon sind 45 mit Platten gedeckt, 3 gewölbt, 11 bestehen aus eisernen und 27 aus steinernen u. s. w. Röhren.

Die Spurweite ist wie bei allen schmalspurigen Bahnen Sachsens 0,750 m.

In technischer Beziehung ist von Interesse die Art und Weise, in welcher die Bahn durch die enggebaute Stadt Kirchberg hindurchgeführt werden musste. Dabei machte sich eine grosse Zahl origineller, der Nothwendigkeit angepasster Anlagen erforderlich. Nähere Nachweise in dieser Beziehung enthält ein Aufsatz der Herren Köpcke, Bergmann und von Lilienstern im ersten Hefte des „Jahrbuches des Sächsischen Ingenieur- und Architektenvereines“ vom Jahre 1882.

4. Die Hainsberg-Kipsdorfer Linie.

In verschiedenen Landestheilen, namentlich auch in der Amtshauptmannschaft Dippoldiswalde, ward die Anlage von Eisenbahnen durch die gebirgige Beschaffenheit des Terrains erschwert. Aus diesem Grunde waren im Verlaufe der Zeit die verschiedenartigsten Projekte entstanden, welche die Beseitigung dieser Schwierigkeiten anstrebten. Als der von der Natur zur Verbindung dieses Landestheiles mit dem bestehenden Bahnnetz gleichsam vorgezeichnete Weg stellte sich das Thal der sogenannten rothen Weiseritz dar, welches sich über Dippoldiswalde und Schmiedeberg bis in das Gebirge zu den grossen Forstrevieren dieser Gegend hinaufzieht. Für die Wahl dieser

Linie kam ausserdem in Betracht, dass im Weiseritzthal zahlreiche, zum Theil erhebliche Wasserkräfte noch unbenutzt vorhanden waren, welche eine weitere Entwickelung des Verkehrs in Aussicht stellten. Da aber dieses Thal in seinem unteren Theile durch seine Enge dem Bau einer normalspurigen Hauptbahn aussergewöhnliche Schwierigkeiten entgegengesetzt haben würde, so musste nothwendiger Weise auf die schmale Spurweite zugekommen werden.

Die Bahn beginnt in Hainsberg an der Dresden-Chemnitzer Linie; ihre Länge beträgt 25,74 km.

Von Mitte zu Mitte der Stationsgebäude gemessen, beträgt die Bahnlänge zwischen:

Hainsberg und Cossmannsdorf	1.05	km
Cossmannsdorf und Rabenau	3,86	„
Rabenau und Spechtritz	1,59	„
Spechtritz und Seifersdorf	2,09	„
Seifersdorf und Malter	2,47	„
Malter und Dippoldiswalde	3,49	„
Dippoldiswalde und Ulberndorf	2,46	„
Ulberndorf und Obercarsdorf	1,26	„
Obercarsdorf und Naundorf	2,22	„
Naundorf und Schmiedeberg	0,84	„
Schmiedeberg und Buschmühle	1,70	„
Buschmühle und Kipsdorf	2,71	„

Der Anfangspunkt der Linie bei Hainsberg liegt 183,13 m und ihr Endpunkt bei Kipsdorf 533,48 m über dem Spiegel der Ostsee. Vom Anfangspunkt Hainsberg bis nach dem Endpunkte Kipsdorf steigt die Linie im ganzen 350,89 m und fällt 0,54 m.

Von der Gesammtlänge befinden sich:

22,73 km = 92,19 pCt. in Steigung,
0,05 „ = 0,10 „ „ Fall und
1,96 „ = 7,62 „ „ der Horizontale.

Die Steigung vertheilt sich:

mit	0,46 km	auf das Verhältniss	von	1 : 1 000	bis	1 : 400	inkl.
„	0,86	„ „ „	„	1 : 400	„	1 : 200	„
„	5,76	„ „ „	„	1 : 200	„	1 : 100	„
„	2,27	„ „ „	„	1 : 100	„	1 : 80	„
„	9,33	„ „ „	„	1 : 80	„	1 : 60	„
„	3,16	„ „ „	„	1 : 60	„	1 : 40	„
„	1,89	„ „ „	über	1 : 40			

Der einzige Fall kommt vor auf 0,05 km Länge im Verhältniss von 1 : 200 bis 1 : 100.

Das Steigungsmaximum beträgt: 1 : 33 und kommt in einer zusammenhängenden Länge von 513 m vor; der grösste Fall im Verhältniss von 1 : 100 besteht auf einer zusammenhängenden Strecke von 54 m.

Nach der Horizontalprojektion liegen 17,59 km = 68,34 pCt. der Bahnlänge in gerader Linie und 8,15 km = 31,66 pCt. in Kurven und zwar:

0,11 km	in Krümmungen mit Halbmessern von	1 000	bis inkl.	500 m
0,77	„ „ „ „ „	500	„ „	400 „
0,52	„ „ „ „ „	400	„ „	300 „
6,75	„ „ „ „ „		weniger als	300 „

Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt auf freier Strecke 50 m und die Summe der Kreisbogengrade aller Krümmungen 4 076,45.

Der Unterbau, welcher nach dem Normalprofil eine Planumsbreite von 2,95 m hat, ist lediglich durch besonderen Bahnkörper gebildet; 0,95 km liegen unmittelbar, jedoch auf besonderem Planum neben der normalspurigen Linie Dresden-Chemnitz und 3,95 km neben öffentlichen Strassen. 5,26 km befinden sich im Auftrag, 1,04 km im Abtrag und 19,44 km in Terraingleiche. Von 202 Wegeübergängen im Bahnniveau werden nur zwei verschlossen, die übrigen sind unbewacht.

Die Bettung besteht aus Packlagen und Kies. Nach dem Normalprofil beträgt die obere Breite der Bettung 235 cm, die mittlere Stärke derselben 38 cm, die gewöhnliche Stärke der Bettung unter dem tiefsten Punkte der Schwellen 40 cm.

Das Oberbaumaterial besteht aus 58 770 m Flussstahlschienen von 7,35 bis 7,50 cm Länge und 87 mm Höhe, das Durchschnittsgewicht dieser Schienen beträgt 15,5 kg pro laufendes Meter.

In den Gleisen liegen 33 384 Stück imprägnirte Querschwellen aus Nadelholz von 150 cm Länge, 17 cm Breite und 13 cm Höhe und 3 099 m imprägnirte Weichenschwellen aus Nadelholz.

An Kunstbauten sind ausgeführt: 1 Tunnel von 17 m Länge und 4 m Höhe mit einer 0,35 m starken Ausmauerung von Sandstein.

Das in dem enggewundenen Thale fliessende Wasser wird auf 38 Brücken verschiedener Konstruktion überschritten; theils sind sie gewölbt, theils haben sie Eisenüberbau, davon hat die eine Hälfte 24 Bögen von 10,5 bis 18,6 m Lichtweite, die andere Hälfte hat 22 Bögen von 10,0 bis 2,5 m Lichtweite herab; ferner gehen 129 Durchlässe durch die Bahn, deren einzelne Oeffnungen bis 2 m im Lichten weit sind; davon sind 55 mit Platten gedeckt, 14 sind gewölbt, 4 sind offen und 56 bestehen aus Röhren von Stein oder anderem Material.

Die bereits gekennzeichnete Gestaltung des Thales der rothen Weiseritz ist Veranlassung dazu geworden, die Kunstbautenausführungen dem jeweiligen Bedürfnisse enger anzupassen, als dies unter normalen Richtungsverhältnissen der Fall gewesen sein würde. Infolge dessen ist eine Fülle interessanter Konstruktionen entstanden, die das Studium dieses Theiles der baulichen Anlagen für den Fachmann zu einem besonders ausgiebigen machen.

Bei den Eisenüberträgerungen sind Blechträger, Blechbogenträger, abgestumpfte Parabelträger, kontinuirliche Fachwerksträger, insgesammt theils mit oben, theils mit unten liegender Fahrbahn zur Ausführung gekommen; die steinernen Brücken weisen ausser den gewöhnlichen Wölbkonstruktionen solche mit Kämpfergelenk auf, auch sind die Wölbbrücken mit Plattenabdeckung über die gesammte Planumsfläche in ihrer vollen Breitendimension versehen. Endlich finden sich Brücken mit Betonwölbbögen und Bruchsteingewölbe in Cement von grösseren Spannweiten vor.

Im übrigen verdient an dieser Linie Beachtung die Anpassung des Aeusseren der Kunstbauten an die landschaftliche Scenerie des Thales und seiner Felspartien, vermittelt durch Anwendung des Bruchsteinmauerwerkes mit unregelmässig hervorstehenden Bossen, nach Art des sogenannten Cyklopen-Mauerwerkes.

(Fortsetzung folgt.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Verzeichniss der Maximal-Ladeprofile. Die geschäftsführende Direktion hat das Verzeichniss der auf den Vereins-Bahnstrecken zulässigen Maximal-Ladeprofile neu ausgegeben.

Aufnahme neuer Bahnen in den Verein. Die geschäftsführende Direktion hat die Aufnahme der Direktionen der Szamosvölgyer Eisenbahngesellschaft und des Deutsch-Nordischen Lloyd (Eisenbahn- und Dampfschiffs-Aktiengesellschaft) als Mitglieder in den Verein ausgesprochen.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die der Bayerischen Staatsbahn gehörige, am 15. September 1885 für den Personen- und Güterverkehr eröffnete, 6 km lange schmalspurige Lokalbahn Eichstädt Bahnhof-Eichstädt Stadt und die der Sächsischen Staatsbahn gehörige, am 1. November 1885 für den Personen- und Güterverkehr eröffnete, 13,93 km lange schmalspurige Mülsengrundbahn Mosel-Ortmannsdorf sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion — als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten. Ferner ist die der Holsteinischen Marschbahn gehörige, 16,3 km lange Strecke Heide-Lunden — welche am 1. d. Mts. für den Gesammtverkehr eröffnet wurde — den Vereins-Bahnstrecken zuzurechnen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3968 vom 31. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss der Maximal-Ladeprofile (abgesandt am 3. d. Mts.).

No. 4057 vom 31. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Einfuhr alter Schienen in Italien (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 4069 vom 31. v. Mts. an die dem Uebereinkommen über den Dienstdepeschen-Verkehr beigetretenen Vereins-Verwaltungen, betreffend Ergänzung dieses Uebereinkommens (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 4071 vom 31. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Aufnahme der Szamosvölgyer Eisenbahn und des Deutsch-Nordischen Lloyd in den Verein, sowie die Zurechnung schmalspuriger Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 4083 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 4092 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, Begleitschreiben zu dem Protokoll d. d. Stuttgart, den 27. August d. J. (abgesandt am 6. d. Mts.)

No. 4103 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die No. 8 der Veränderungs-Nachweisung zu der Vereinskarten-Liste vom 1. Januar d. J. (abgesandt am 6. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Eisenbahnverstaatlichung in Preussen.

Die öffentlichen Blätter der vergangenen Woche enthalten nur wenige Mittheilungen über die aufs Neue in Gang gebrachte Verstaatlichung der in No. 68 d. Ztg. bezeichneten Privatbahnen. Ueber die Aussichten für diese Aenderung der Besitzverhältnisse ist man daher auch jetzt noch auf Muthmassungen angewiesen. Um so eifriger wird diese wichtige Angelegenheit aber selbstverständlich in den betheiligten Interessentenkreisen erörtert werden, und nicht ohne Spannung darf man den hieraus sich entwickelnden Meinungsäusserungen entgegen sehen, welche einen massgebenden Einfluss in den demnächst zusammentretenden Generalversammlungen der betreffenden Bahnen ausüben werden.

Zeitungsnachrichten zufolge soll der Aufsichtsrath der Angermünde-Schwedter Eisenbahngesellschaft bereits beschlossen haben, die von der Preussischen Regierung angebotene finanzielle Grundlage bei der Generalversammlung zu befürworten, die Aenderung von Einzelnheiten des Vertragsentwurfes aber kommissarischer Berathung vorzubehalten. Dagegen verlautet von der Ostpreussischen Südbahn, dass eine Versammlung von Grossaktionären derselben übereingekommen sei, das Angebot der Regierung abzulehnen und eine ausführliche Denkschrift auszuarbeiten, in welcher der Anspruch auf eine höhere Abfindung nachgewiesen werden soll. Am 11. d. Mts. wird im übrigen dem Vernehmen nach der Aufsichtsrath der letztgenannten Bahn in Königsberg i/Pr. zusammentreten, um die Vorschläge der Regierung zu erwägen und den Tag der zur Entscheidung über dieselben einzuberufenden Generalversammlung festzusetzen.

Mit besonders lebhaftem Interesse wird in Eisenbahn- und Börsenkreisen die Frage einer etwaigen Verstaatlichung der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn und der Hessischen Ludwigsbahn erörtert. Ob es wahr ist, dass denselben bereits Angebote der Regierung zugegangen sind, wie von manchen Seiten angenommen wird; ob in dieser Hinsicht nur der Wunsch der Vater des Gedankens ist, welcher unter dem unmittelbaren Eindrucke der Geneigtheit der Staatsregierung zu Gunsten der weiteren Verstaatlichung von Bahnen in die Oeffentlichkeit geworfen wird: eine bestimmte Behauptung hierüber auszusprechen dürfte jedenfalls zur Zeit nur wenigen Eingeweihten möglich sein.

Umbau der Bahnhofsanlagen von Düsseldorf.

Der Bericht der Handelskammer des Kreises Lennep enthält eine Darlegung der Nothwendigkeit einer unmittelbaren Eisenbahnverbindung zwischen Remscheid und Solingen und fährt dann wörtlich fort: „Wir würden es nicht bedauern, wenn wegen einer für uns ersparten Million uns in Düsseldorf ein weniger schöner, nur 16 Millionen kostender Bahnhofspalast empfängt.“ Darauf ist der genannten Kammer durch das Handelsministerium folgende Berichtigung zugegangen: „Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Die in dem anliegenden Bericht etc. enthaltenen Bemerkungen über Eisenbahnen erwähnen des angeblich mehr als 16 Millionen kostenden zukünftigen Bahnhofspalastes zu Düsseldorf. Diese Angabe ist dahin richtig zu stellen, dass die wirklichen Kosten des in Rede stehenden Gebäudes einschliesslich aller Tunnel und Perronanlagen voraussichtlich den Betrag von zwei Millionen Mark nicht überschreiten werden, und dass der für die gesammte Umgestaltung der Bahnen und Bahnhöfe bei Düsseldorf bewilligte Kredit nur 14 Millionen beträgt. Im Auftrage des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten. gez. Brefeld.“

Neuer Bahnhof in Bremen.

Der „Berliner Actionär“ schreibt: Nach dem Staatsvertrage zwischen Preussen und Bremen über die Abtretung der Bremischen Eisenbahnen hatte der Preussische Staat die Erbauung eines neuen Centralbahnhofes übernommen, in welchem sich der bisher abgetrennte Verkehr nach Hamburg und Osnabrück mit demjenigen nach Hannover, Uelzen Bremerhafen und Oldenburg vereinigen sollte. Vor etwa Jahresfrist wurde mit dem Abbruch des bisherigen Hauptbahnhofes begonnen und der Verkehr von dort provisorisch nach dem bisherigen Venlo-Hamburger Bahnhof verlegt. Mittlerweile ist das Gebäude ganz abgebrochen, an der Herstellung des neuen Gleisplans und sonstiger Erdarbeiten fleissig gearbeitet und eine Anzahl von Tunneln ihrer Vollendung entgegengeführt. Ueber den Hochbau des Bahnhofsgebäudes haben viele Verhandlungen geschwebt, das Projekt ist mannigfaltig umgemodelt, nunmehr liegt es in einer vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten gebilligten Form vor. Die künstlerische Ausbildung desselben rührt von Herrn Professor Stier in Hannover her. Die Perronhalle wird überdeckt von einem mächtigen Gewölbe in Eisenkonstruktion und Glas. Seine Höhe ist etwa 32 m über Perron, seine Spannweite 59 m. Damit ist die Halle eine der grössten, die es in Deutschland gibt; die als enorm bekannte des Anhalter Bahnhofs zu Berlin hat nur wenig mehr, ihre Spannweite beträgt 62,7 m.

Kongress von Strassenbahnverwaltungen.

Am 24. und 25. d. Mts. findet in Berlin ein internationaler Kongress von Strassenbahndirektoren statt. Der Direktor der Münchener Tramway, Graf Graziadei, wird bei dieser Gelegenheit eine von ihm ausgearbeitete Statistik Deutscher Strassenbahnen zur Vorlage bringen. Direktor Scott Russel wird über Pferdebahnen in Grossbritannien sprechen. Ausserdem stehen noch zur Erörterung und Untersuchung eine Reihe von wichtigen Gegenständen, wie Streu, Pferde, Fütterung, Leistungen der Pferde, Räderkonstruktionen, Versicherung gegen Unfälle, Schneeräumen in den Städten und auf den Landstrassen u. s. w. Der Kongress bezweckt ferner die Gründung eines internationalen Strassenbahnenvereines, dem sich Strassenbahnen für Pferde-, Dampf- und andere Betriebe, sowie Lokal- und Vizinalbahnen anschliessen können. Der in Aussicht genommene Verein soll technische und finanzielle Verbesserungen dieses Verkehrsmittels, sowie auch Förderung der öffentlichen Verkehrsinteressen bezwecken.

Waldbahnen.

Bereits wiederholt haben wir in den öffentlichen Blättern kurze Mittheilungen gefunden, aus welchen ersichtlich ist, dass die Ausführung von Waldbahnen mehr und mehr in den Kreis der Erörterung gezogen wird. Der wirthschaftliche Vortheil, welcher mit solchen Anlagen bei sachgemässer, den Verhältnissen angepasster Herstellung und Betriebsleitung verbunden sein kann, gelangt allmählich zur Erkenntniss, und im Interesse der Allgemeinheit dürfte es wohl zu wünschen sein, dass die Ergebnisse derartiger Wirthschaftsbahnen nicht als schätzbares Aktenmaterial verborgen bleiben, sondern der Oeffentlichkeit überantwortet werden, damit manche, solchen Neuerungen abholde Gemüther für dieselben gewonnen werden, und damit ferner auch etwaige, der Verbesserung und anderweitigen Gestaltung bedürftige Einzelnheiten zur Sprache gebracht und von sachkundiger Seite erwogen werden können.

Neuerdings soll die Anlage einer Waldbahn für die städtische Forstverwaltung von Sprottau beschlossen und der Fabrik von Orenstein & Koppel in Berlin übertragen worden sein. Die Gesammtlänge der Bahn ist zu 11 km angenommen; von denselben sollen etwa 3 km nach dem Patente des Ingenieurs Max Orenstein als bewegliches Gleis ausgeführt werden. Die in Aussicht genommene Spurweite von 0,60 m wird eine günstige Anschmiegung der Gleise an die Bodenverhältnisse und das Befahren von Bögen bis zu 10 m Halbmesser gestatten. Die Fahrzeuge der Bahn sollen so eingerichtet werden, dass sich durch geringe Veränderungen an den Aufsatztheilen die verschiedensten Holzarten befördern lassen. Es wird bezweckt, die Bahn bereits Ende nächsten Monats in Betrieb zu setzen.

Holsteinische Marschbahn.

Nach Bekanntmachung im „Reichsanzeiger“ ist am 1. d. Mts. die zur Holsteinischen Marschbahn gehörige, 16,3 km lange Bahnstrecke Heide - Lunden, Fortsetzung der Bahn Elmshorn-Heide, für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Berliner Nordbahn.

Wie der „Berl. Act.“ hört, beabsichtigt die Regierung, vom Landtage die Mittel zu verlangen für Erbauung eines zweiten Gleises auf der gesammten Berliner Nordbahn oder doch auf deren Strecke Berlin-Neu-Strelitz.

Preussen: Personalnachrichten.

Versetzt sind: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Storbeck, bisher in Graudenz, als Vorsteher des technischen Büreaus der Neubau-Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion nach Bromberg, und Hesse, bisher in Essen, als Vorsteher des bautechnischen Büreaus der Königlichen Eisenbahndirektion nach Elberfeld.

Dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Ott in Elberfeld ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ertheilt worden.

Der Regierungs- und Baurath Grillo, Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts in Thorn, ist gestorben.

Gasglühlicht.

Auf dem Gebiete des Beleuchtungswesens ist, wie die „Deutsche Verkehrszeitung“ mittheilt, in neuester Zeit von dem Dr. Auer von Welsbach in Wien eine Erfindung gemacht worden, welche wohl geeignet erscheint, mit der elektrischen Beleuchtung in erfolgreichster Weise in Wettbewerb zu treten. Die neue Beleuchtungsart wird von dem Erfinder „Gasglühlicht“ genannt, weil der Lichteffekt nicht durch die Gasflamme selbst, sondern durch einen in derselben zum Glühen gebrachten fremden Körper erzielt wird. Der Beleuchtungsapparat besteht aus einem sehr sorgfältig gearbeiteten Bunsen-

schen Brenner, welcher an jeder Gasleitung angebracht werden kann. Durch diesen Brenner, welcher etwa 75 l Gas in der Stunde verzehrt, wird durch eine spitze bläuliche Flamme von sehr geringer Leuchtkraft erzielt. Ueber der Flamme befindet sich an einem beweglichen Gestell ein feines Gewebe von cylindrischer Form, welches mit einer Flüssigkeit imprägnirt ist, deren Zusammensetzung Geheimniss des Erfinders ist. Wahrscheinlich enthält diese Flüssigkeit eine Anzahl der sogenannten edlen Erden in löslicher Form. Wird nun die Gasflamme entzündet, so brennt der obere Theil derselben innerhalb des Cylinders. Infolge der Hitze gerathen die in dem Gewebe desselben enthaltenen erdigen Stoffe ins Glühen und verbreiten ein dem Auge ungemein wohlthuendes mildes weisses Licht, welches an Stärke etwa zwischen dem elektrischen Glühlicht und dem Bogenlicht steht. Dieses neue Licht hat gleich dem elektrischen Licht die Eigenschaft, dass es alle Gegenstände in ihren natürlichen Farben, wie bei Tage, erscheinen lässt.

Die Vortheile, welche das Gasglühlicht gegenüber dem elektrischen und dem gewöhnlichen Gaslicht bietet, sind in die Augen fallend. Das Gasglühlicht ist beständiger und wohlfeiler als elektrisches Licht und vor allen Dingen nicht den vielfachen Zufälligkeiten unterworfen, welchen letzteres ausgesetzt ist. Im Vergleich mit dem gewöhnlichen Gaslicht hat das Gasglühlicht den Vorzug, dass für dasselbe trotz seines erheblich stärkeren Lichteffekts nur etwa die Hälfte der zur Speisung einer gewöhnlichen Argandflamme erforderlichen Gasmenge nöthig ist, und dass infolge dessen auch die Wärmeentwickelung und der Luftverbrauch erheblich geringer ist, als bei gewöhnlichem Gaslicht. Gerade dieser Umstand ist aber geeignet, dem Gasglühlicht rasch eine weite Verbreitung zu sichern, denn jeder weiss, wie lästig das gewöhnliche Gaslicht durch seine Wärme und die Verschlechterung der Luft in Räumen wirkt, in denen sich eine grosse Anzahl von Personen aufzuhalten genöthigt ist.

Die durch die Erfindung der Gasbeleuchtung für Eisenbahnfahrzeuge wohlbekannte Firma Julius Pintsch in Berlin hat das Recht zur Herstellung von Beleuchtungseinrichtungen nach dem System des Dr. Auer erworben und in Berlin bereits in einer grösseren Anzahl von Geschäftsräumen, Vergnügungslokalen u. s. w. Gasglühlicht angebracht. Die neue Beleuchtungsart hat in allen Kreisen bisher ungetheilten Beifall gefunden.

Schliesslich sei noch bemerkt, dass sich der Preis für einen Bunsen'schen Brenner zum Gasglühlicht auf 15 ℳ und für das auf 1000 Brennstunden berechnete imprägnirte Gewebe auf 2 ℳ 50 ₰ stellt.

Hoffentlich werden sich diese Preise später erheblich ermässigen lassen.

Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
am 26.—28. August in Stuttgart.

Festbericht.*)

Die Reihe der „guten Tage“, als welche die Dauer der diesjährigen Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in der schönen Residenz sich darstellt, ist vorüber, die meisten der Herren Delegirten sind in ihre Heimath zurückgereist, und uns liegt es nur noch ob, in einem kurzen Berichte über die mannigfachen, so ausserordentlich gelungenen Festlichkeiten zu referiren, welche nach Erledigung der jedesmaligen Tagesordnung zur Erholung geboten wurden. Fürwahr, einen freudigeren Willkomm hat die Generalversammlung wohl noch in keiner Mitteleuropäischen Stadt gesehen, und wenn hier oder dort einmal die Veranstaltungen ein grossartigeres äusseres Gepräge trugen, so wurde dies heuer vollauf durch das herzinnige Kolorit ersetzt, das man in Stuttgart jeder Programmnummer zu geben wusste! Die liebenswürdige Wirthin machte die Generaldirektion der Württembergischen Staatsbahnen, deren Bestreben darauf gerichtet war, den Herren Delegirten den Aufenthalt in dem reizenden Stuttgart so angenehm als möglich zu machen und nach der anstregenden, im weitesten Sinne des Wortes dem Wohle der Gesammtheit gewidmeten Arbeit einige Zerstreuungen zu bieten, die wiederum geeignet sind, die Erinnerung an die Stuttgarter Tage dauernd lebendig zu erhalten. Schon beim Eintritte in die Stadt fehlte es nicht an dem „Willkommen“, das recht sinnig durch Ausschmückung der Bahnhofshalle mit den Flaggen aller im Vereine vertretenen Staaten ausgedrückt war. Ist doch diese Vereinigung eine wahrhaft internationale, indem sie gewissermassen die Kräfte der zur gemeinsamen Kulturarbeit berufenen Nationen zusammenfasst und Werke schafft, welche Allen zu gleichen Theilen zu Gute kommen! Am 25. Abends begaben sich die Herren mit einzelnen Damen zur ersten Begrüssung in den Stadtgarten, dessen Räume von der städtischen Behörde in dankenswerther Weise für die Dauer der Generalversammlung den Herren Vertretern der Eisenbahnverwaltungen zur Verfügung gestellt worden waren. Leider hatte der vielberufene, für die meisten Feste nun einmal seine olympischen Vorrechte behauptende Jupiter pluvius neben einem Gewitter strömenden Regen gesandt, so dass es unmöglich war, den herrlichen elektrisch erleuchteten Garten zu geniessen. Eine solche tückische Leistung des alten Wolkensammlers vermochte indessen unsere Gäste nicht zu irritiren: man fand sich im reservirten kleineren Saale gemüthlich zusammen, Begrüssungen austauschend und den Leistungen des Musikkorps des Grenadierregiments „Königin Olga“ lauschend. Der Saal war mit Wappen und Fahnen reich geschmückt, während im Hintergrunde unter mächtigen Blattpflanzen die Büsten Ihrer Majestäten des Königs und der Königin prangten. Donnerstag Nachmittags fand im „Hôtel Marquardt“ das offizielle Festmahl statt, bei welchem der Vorsitzende der Versammlung, Herr Ober-Regierungsrath Reitzenstein (Berlin), den Toast auf Kaiser Wilhelm und König Karl ausbrachte. Ein enges, unlösbares Band, so führte Redner aus, verbinde alle Staaten und Fürsten des Deutschen Vaterlandes, geknüpft durch die Hand des allverehrten Kaisers, den der Lorbeer des Sieges und des Friedens kröne, zu dem die Völker in Liebe und Verehrung aufschauen als zum Schirmherrn ihres Glückes. Hier in der Residenz des Württembergischen Königshauses, deren Gäste die Mitglieder der Versammlung seien, erscheine es im weiteren als eine schöne Pflicht, in Ehrerbietung des Herrschers zu gedenken, der die Krone eines als Perle unter den Ländern Deutscher Zunge glänzenden Bundesstaates trage. Begeistert stimmte die Versammlung in das dreimalige Hoch ein. Herr Staatsminister Dr. v. Mittnacht trank im unmittelbaren Anschluss an die vorige Rede unter allseitiger freudigster Zustimmung auf das Wohl der übrigen Souveräne aller im Vereine vertretenen Staaten, worauf Herr Sektionschef Freiherr Czedik von Bründelsberg (Wien) mit humorvoller Würze auf den Herrn Minister toastete und in einem kleinen Wortspiele der Hoffnung Ausdruck gab, dass die Sonne der Gerechtigkeit und des Wohlwollens des Herrn v. Mittnacht noch lange über die schönen Gauen der Schwäbischen Erde strahlen möge. Herr Staatsminister v. Mittnacht paralysirte in liebenswürdigen Worten die Ausführungen des Vorredners, indem er an den Beschluss der Generalversammlung, fortab nur alle 2 Jahre zusammenzutreten, erinnerte und dabei den Wunsch aussprach, dass in Stuttgart, auf welche Stadt nach streng mathematischer Berechnung eigentlich erst im Jahre 1954 wieder eine Vereinsversammlung komme, wenigstens recht bald eine der zu erwartenden ausserordentlichen Generalversammlungen abgehalten werden möge. Mit dem Mahnworte: „Vorwärts mit vereinten Kräften zum gemeinsamen Besten!“ und einem Hoch auf den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen schloss der Herr Minister seine Rede, deren Inhalt zu manchen tiefernsten Gedanken anregen musste. Nach dem Festmahle fanden sich die Herren Delegirten noch einige Stunden auf der Silberburg zusammen, wo auch für Erfrischungen bestens gesorgt war.

Inzwischen war prachtvolles Wetter eingetreten, welches einen nicht zu unterschätzenden Faktor für die Erledigung des Festprogramms abgab. Am Freitag Mittag fand zunächst der Ausflug der Herren Delegirten und deren Damen nach den Königlichen Lustschlössern „Rosenstein“ und „Wilhelma“ statt. Punkt 3 Uhr verliess der aus neun Salonwagen zusammengesetzte, elektrisch beleuchtete Extrazug die westliche Halle des Stuttgarter Bahnhofs und brachte die Festtheilnehmer bis zur „Einmündungsstelle“ (bei Cannstatt), von wo aus der Weg nach den Schlössern angetreten wurde. Die zahllosen wunderbaren Kunstwerke, die ebenso geschmackvoll angelegten wie sorgfältig gepflegten Gartenanlagen sowie die prachtvollen Schlossräume fanden allgemeine Bewunderung. Um 5½ Uhr ging der Extrazug von Cannstatt nach Stuttgart zurück, und wenige Minuten später führte ein Zug die Gäste nach der Station Hasenberg, von wo aus man einen entzückenden Ausblick in das Thal geniesst. Auf dem „Jägerhause“ nahmen die Herrschaften ein von der Königlichen Generaldirektion der Württembergischen Staatsbahnen, der freundlichen Gastgeberin, angebotenes Mahl mit zugehörigem „Stoffe“ ein und begaben sich dann in einzelnen Gruppen nach Stuttgart zurück. Einen seltenen Genuss gewährte hierbei das Panorama der im Lichterglanze erstrahlenden Stadt. Den Schluss- und Glanzpunkt der unvergesslichen Festlichkeiten bildete die Partie nach Wildbad am 28. August. Vormittags 11 Uhr 10 Minuten verliess der mit elektrischer Beleuchtung versehene Separatzug, dessen Maschinen mit Guirlanden und Wappen geschmackvoll geziert waren, den Bahnhof Stuttgart. Mehr und mehr ging es auf der Gebirgsbahn aufwärts, bis urplötzlich tief unten im Thale

---

*) Der Bericht ging uns leider für vorige Nummer zu spät zu. Die Red.

das entzückend gelegene Calw erschien, dessen hübsch dekorirter, schön gelegener Bahnhof erst nach geraumer Zeit auf dem serpentinenartig gebauten, lebhaft an einzelne Stellen der Badischen Schwarzwaldbahn, der Gotthardbahn u. s. w. erinnernden Schienenwege erreicht ward. Dabei fehlte es auf der ganzen Tour nicht an Tunnels, Brücken, hohen Böschungen und den sonstigen „berechtigten Eigenthümlichkeiten“ einer Gebirgsbahn. Böllerschüsse begrüssten den Zug bei seiner Ein- und Ausfahrt und von den hohen Giebeln der Stadt wehten Flaggen den Gästen ihren Gruss entgegen. Auf dem Bahnhofe zu Calw wurde während des ½stündigen Aufenthalts ein opulentes Frühstück eingenommen und dann, vorüber an dem stillen Frieden der Schwarzwaldorte, an dem sagenumwobenen Hirsau, dem vielbesuchten Badeort Liebenzell (auch Klein-Wildbad genannt), und mitten durch die „ewig grünen Paläste“, die Weiterfahrt im Nagold- und später im Enzthale nach Wildbad angetreten. Dieser berühmte Kurort mit seinen wunderthätigen Heilquellen hatte den Festtheilnehmern einen ausserordentlich herzlichen Empfang bereitet: Böllerschüsse grüssten, fast kein Haus war ohne Flaggenschmuck geblieben, und besonders die Hauptstrasse glich einer wirklichen via triumphalis. Vor dem Badehôtel begrüsste Stadtschultheiss Bätzner die Gäste in herzlichen Worten, worauf General-Direktionspräsident v. Hofacker Namens der Anwesenden seinen Dank aussprach und ein Hoch auf Wildbad ausbrachte, in das Alle lebhaft einstimmten. Nach Besichtigung der Stadt und den auf das Komfortabelste hergestellten Badeeinrichtungen begab man sich in den mit den Büsten des Kaisers Wilhelm und des Königs Karl, mit Fahnen und dergl. m. dekorirten Saal des Badehôtels, woselbst das von der Königlichen Generaldirektion der Württembergischen Staatsbahnen gegebene, in der That fürstliche Festmahl stattfand. Während desselben spielte die Kurkapelle. Den ersten Trinkspruch brachte der Präsident v. Hofacker auf die Gäste aus. Der vor einem Jahre in Budapest gefasste Beschluss, die heurige Generalversammlung in Stuttgart abzuhalten, habe hier allgemeine Freude hervorgerufen, und dies umsomehr, als ein so langer Zeitraum zwischen der ersten dahier stattgehabten Versammlung und der diesmaligen liege. Redner würdigte sodann die zahlreichen Verdienste des Vereins und gab der Bitte Ausdruck, der Stadt Stuttgart und dem Lande Württemberg ein freundliches Andenken zu bewahren. Oberregierungsrath Reitzenstein (Berlin) sprach sodann unter allseitigem Beifall den Dank der Versammlung für den gefundenen wahrhaft herzlichen Empfang aus und betonte, dass das Hauptverdienst an der Veranstaltung so genussreicher Feste der Generaldirektion der Württembergischen Staatsbahnen, speziell aber dem Präsident v. Hofacker und Oberfinanzrath Dopffel, zufalle. Ihnen galt der Toast des Herrn Redners. Hierauf ergriff Generaldirektor Dr. Gross (Wien) das Wort, um zu konstatiren, dass der Generalversammlung in den 40 Jahren des Bestehens des Vereins ein herzlicherer Empfang kaum je zu Theil geworden sei, als diesmal in Stuttgart und nicht weniger in Wildbad. Dabei verwies Redner auf die Vorzüge des altbewährten Bades, das unter der eifrigen Förderung seitens einer wohlwollenden Regierung mehr und mehr gedeihe und dessen Gemeindeverwaltung sich des bleibenden Dankes so Vieler, die hier Genesung gefunden, versichert halten dürfe. Mit einem „Vivat, floreat, crescat!“ auf Wildbad schloss Herr Dr. Gross seine eindrucksvollen Ausführungen. Herr Ministerialrath Dr. Schall (Stuttgart) trank auf die Eisenbahnmänner, die wahren Träger moderner Kultur, Herr Geheimer Hofrath Dr. v. Renz auf die Damen, die Repräsentantionen der schönsten Tugenden. Nachdem noch Herr Direktor v. Weizsäcker an den Geburtstag Goethe's erinnert und der Königliche Badekommissar Freiherr v. König (Wildbad) denjenigen Gästen, die etwa — was der Himmel verhüten wolle! — einmal eine Badekur zur Genesung bedürfen sollten, die freundlichste Aufnahme in Wildbad zugesichert hatte, wurde die Tafel aufgehoben. Unter den Klängen der trefflichen Kurmusik, die noch den Radetzkymarsch und die Wacht am Rhein intonirte, setzte der Festzug — Vielen zu früh! — sich wieder in Bewegung, um nach 2 Stunden Stuttgart zu erreichen. Nicht unerwähnt möge bleiben, dass die Gäste der vortrefflich funktionirenden Beleuchtungseinrichtung des Zugs ganz besonderes Interesse entgegen brachten, wie denn auch ein Vertreter des Reichs-Eisenbahnamts (Herr Geheimer Oberregierungsrath Streckert-Berlin) eigens zum Zweck der näheren Prüfung dieser Einrichtung an der Fahrt sich betheiligte.

Wir schliessen unser Referat mit der nachfolgenden Apostrophe des „Schwäb. Merkur“: „Vorüber sind die einzigen Tage in Stuttgart, vorüber die Stunden herzinnigen Verkehrs, und wiederum geht es in die Heimath zurück zu erneuter Thätigkeit im Interesse der modernen Kultur. Der Königlichen Generaldirektion der Württembergischen Staatsbahnen, den städtischen Verwaltungen zu Stuttgart und Wildbad und vor allem auch Sr. Excellenz dem Staatsminister v. Mittnacht möge noch auf diesem Wege der aufrichtigste Dank aus vollem Herzen ausgesprochen sein. Ihnen Allen bleibt der Preis, den Gästen von Nah und Fern aber die Erinnerung, die nie verlöschen, sondern als bleibendes Gut in spätere Zeit hinübergenommen werden wird. Gott schütze Württemberg immerdar!“

Litteratur.

Das Projekt einer Eisenbahn von Jever nach Carolinensiel, zugleich ein Beitrag zur Lösung der Frage der Lokalbahnen und deren Finanzirung von Peter Ramsauer, Oberregierungsrath und Eisenbahndirektor. Mit einer Uebersichtskarte. Jever 1886. Druck und Verlag von C. L. Mettcker & Söhne.

Mit warmem, sachlichem Interesse führt der mit den Eisenbahnverhältnissen und den in Frage kommenden statistischen Unterlagen wohlvertraute Herr Verfasser auf 61 Druckseiten den Nachweis für die Zweckmässigkeit und Ausführbarkeit einer von der Eisenbahnstrecke Sande-Jever-Wittmund in Jever abzweigenden und in Carolinensiel an der Nordseeküste endigenden Eisenbahn. Derselben wird mit Rücksicht auf die sehr günstigen Verkehrsbedingungen des zu durchschneidenden, verhältnissmässig gut bevölkerten und wohlhabenden Landstriches eine hohe wirthschaftliche Bedeutung und eine vortreffliche Ertragsfähigkeit in Aussicht gestellt. Letztere wird insbesondere durch eine zweckmässige Verbindung der neuen Bahn mit dem Nordseeverkehr, vornehmlich mit den dem Küstenendpunkte derselben nahe gelegenen Inseln Wangerooge, Spiekerooge und Langeooge, vortheilhaft beeinflusst werden, wobei es sich einerseits um den regelmässigen Personen- und Güteraustausch zwischen dem Festlande und den Inselbewohnern, andererseits vorzugsweise um den wichtigen Badeverkehr und die durch denselben bedingte Beförderung von Verpflegungsgegenständen handelt.

Auf eine Herstellung der normalspurig gedachten, etwa 18 km langen Bahn auf Staatskosten oder mit einer Beihilfe des Staates wird nicht gerechnet, sondern unter den vorliegenden Verhältnissen eine Heranziehung des Privatkapitales und — unbeschadet der Leistungsfähigkeit des Unternehmens — eine möglichste Einschränkung der Bau- und Betriebskosten behufs Erzielung einer Verzinsung des Anlagekapitals empfohlen. Bei Benutzung einer zwischen Jever und Carolinensiel bestehenden Chaussee als Bahnkörper werden die Herstellungskosten (einschliesslich der Betriebsmittel) nach Massgabe der bei ähnlichen Anlagen der Oldenburgischen Bahn gemachten Erfahrungen auf 560 000 *M.* veranschlagt. Diese Summe würde sich jedoch auf etwa 710 000 *M.* erhöhen, wenn ein besonderer Bahnkörper erforderlich sein sollte. Im Interesse der thunlichsten Herabminderung der Kosten des Betriebes wird die Uebernahme desselben seitens des Staates für die Hälfte der Roheinnahmen vorgeschlagen; Bedenken hiergegen würden mit Rücksicht auf den Umstand, dass der Betrieb nach Carolinensiel sich als Fortsetzung des bereits bestehenden Staatsbetriebes nach Jever einrichten und im wesentlichen mit dem auf der Vorstrecke verwendeten Materiale und Personale ausführen lassen könne, schwerlich geltend zu machen sein. Vorausgesetzt ist hierbei, dass von der Roheinnahme von vornherein 5 pCt. für Erneuerung des Unternehmens abgezogen und Ergänzungen und Erweiterungen desselben den Interessenten bezw. den Trägern des Anlagekapitales überlassen werden.

Die Erörterung der einzelnen, in Frage kommenden Punkte hat dem Herrn Verfasser Veranlassung zu mannigfachen einschlägigen Bemerkungen allgemeiner Art gegeben, welche, als von einem in der Praxis des Eisenbahndienstes erfahrenen Fachmanne herrührend, auf sorgfältige Beachtung Anspruch erheben dürfen. Freilich der herben Verurtheilung, dass die Eisenbahnverwaltungen die ihnen hinsichtlich der guten Bedienung des Badeverkehrs obliegende Aufgabe bisher „n u r s e h r u n v o l l k o m m e n“ gelöst haben, vermögen wir in der ausgesprochenen allgemeinen Form n i c h t beizupflichten, und wir sind geneigt anzunehmen, dass die genaue Kenntniss der dem Herrn Verfasser besonders naheliegenden Verhältnisse denselben mehr als billig bei dieser scharfen Kritik der bezüglichen Einrichtungen und Anordnungen beeinflusst haben mag. Wir können uns des Eindruckes nicht erwehren, dass den Wünschen des Publikums gegenüber seitens der Bahnverwaltungen im Allgemeinen ein sehr bereitwilliges Entgegenkommen bewiesen wird, welches durchaus durch die klare Ueberzeugung begründet ist, dass die Eisenbahnen nicht für sich selbst, sondern als Vermittler allgemeiner Interessen vorhanden sind. Dieser Gesichtspunkt wird aber selbstverständlich die Zurückweisung einseitiger bezw. den allgemeinen Bedürfnissen nicht entsprechende Forderungen erheischen, wodurch allerdings unter Umständen bei dem mit den Verhältnissen nicht vertrauten Publikum irrthümliche Urtheile über die Eisenbahnen veranlasst werden. Auf welche Weise solche Urtheile u. a. entstehen können und thatsächlich oft entstehen, darüber gibt der Herr Verfasser — freilich in anderer

Absicht — eine bemerkenswerthe Andeutung, indem er auf die unliebsamen Erfahrungen, welche „namentlich die weniger selbständigen Reisenden“ häufig machen, hinweist. Die unerfreuliche und vielbeklagte Unselbständigkeit eines grossen Theiles des Deutschen Reisepublikums, welcher stets bereit ist, für jede auf der Eisenbahn vorkommende Unannehmlichkeit die Bahneinrichtungen und die Beamten verantwortlich zu machen, ist allerdings nur zu oft eine bedauerliche Quelle von Beschwerden und unbehaglichen Auseinandersetzungen. Jeder Fachmann weiss es, wie gross die Unkenntniss der Eisenbahnverhältnisse sogar noch in weiten Kreisen der Gebildeten ist, und wie schwer es auch dem Sachkundigen wird, der auf einseitigen Erfahrungen beruhenden Voreingenommenheit erfolgreich entgegen zu treten! K—e.

Miszellen.

Neue Beleuchtungsart.

Eine neue Art von Gasbeleuchtung Amerikanischer Erfindung, Platinumlicht genannt, wird, wie der „Bautechniker“ mittheilt, im „Café Universität“ am Franzensring in Wien erprobt. Sie beruht darauf, dass das gewöhnliche Leuchtgas durch Erhitzung auf das 24- bis 26fache seines Volumens ausgedehnt und dadurch der Verbrennungsprozess ungemein gefördert wird. Dazu wirkt auch ein aus Aluminiumbronze bestehender Reflektor mit, welcher durch die nach unten gelenkte Flamme weissglühend wird und alle noch nicht verbrannten Kohlentheilchen des Gases in Licht verwandelt. Eine Rauchentwickelung findet nicht statt. Drei hängende Lampen, von welchen jede das Gas von drei Gasflammen verbraucht, sollen die Lichtstärke von je 15, zusammen von 45 Flammen ergeben. Die Lampen, die an jeder Gasröhre anzubringen sind, bestehen aus einer das Licht ausströmenden Glaskugel und einem über derselben auf dem Reflektor sitzenden, doppelwandigen, von einer Porzellantulpe umgebenen Cylinder aus Gusseisen. In diesen Cylinder strömt das Gas aus der Röhre von oben ein und schlägt dann, vielfach vertheilt, brennend um den Reflektor von unten in die innere Höhlung des Cylinders ein, wodurch es seine eigene Erhitzung bewirkt. Das Licht ähnelt dem elektrischen, ist aber etwas milder.

Weltausstellung in Barcelona.

Nach uns vorliegenden Zeitungsnachrichten soll die erste Spanische Weltausstellung im Herbste des nächsten Jahres in Barcelona eröffnet werden. — Die erste Anregung zu derselben ist durch den Spanischen Minister des Aeusseren Moret gegeben worden. Derselbe versuchte im November vorigen Jahres, die Opposition Kataloniens gegen seinen Vertrag mit England dadurch zu gewinnen, dass er der gewerbreichen Provinz die Hoffnung auf eine in Barcelona abzuhaltende Weltausstellung machte. Damals begegnete dieser Gedanke einem ungläubigen Lächeln, jetzt dagegen ist er gegenüber der durch die Arbeitseinstellungen zahlreicher Katalonischer Fabriken drohenden Gefahr vor Arbeiterunruhen soweit gediehen, dass an seiner Verwirklichung nicht mehr gezweifelt wird. Die Wahl Barcelonas anstatt der Landeshauptstadt rechtfertigt sich aus dem Grunde, weil Barcelona Spaniens grösste Industriestadt ist; zudem pflegt der Winter in der Katalonischen Hauptstadt herrlich zu sein, während er in Madrid sehr feucht und kalt ist. Auf dem geräumigen Marsfelde sind schon jetzt einige hundert Arbeiter beschäftigt. Die Stadt selbst hat eine halbe Million Franken für das Unternehmen bewilligt, wenn daher der Staat nicht ganz bedeutend nachhilft, so dürfte die Ausstellung recht dürftig werden. Die „Epoca“ versichert, dass Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Italien, Frankreich, England, Belgien, Nordamerika und die meisten Spanischen Republiken Amerikas ihre Theilnahme bereits angezeigt hätten.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Eröffnungen.

Holsteinische Marschbahn. Eröffnung der Bahnstrecke Heide-Lunden. Wir bringen hiermit zur Anzeige, dass die Strecke Heide-Lunden unsrer Neubaustrecke Heide-Ribo am 1. September d. J. dem öffentlichen Verkehr für die Beförderung von Personen, Gütern und lebenden Thieren übergeben wird.

Der Fahrplan sowie die Tarife sind auf sämmtlichen Bahnhöfen unsrer Verwaltung ausgelegt bezw. in Empfang zu nehmen.

Glückstadt, den 28. August 1886. (1839)
Die Direktion.

2. Güterverkehr.

Beförderung leerer Bierfässer. Vom 10. September d. Js. ab kommen bis auf Widerruf im Verkehr mit Stationen unseres Bezirkes für die Beförderung von gebrauchten leeren Bierfässern, wenn dieselben in Bierspezialwagen verladen werden, welche nach der Bestimmungsstation der Fässer zurückzuschicken sind, bei Aufgabe von mindestens 1000 kg die Frachtsätze des Spezialtarifs III zur Berechnung, sofern nicht die Tarifirung zum halben Gewicht nach der Stückgutklasse eine billigere Fracht ergibt.

Diese Beförderung der Bierfässer bezw. eine entsprechende Frachtberechnung kann nur verlangt werden, wenn geeignete Spezialwagen zur Verfügung stehen.

Unser Tarifbüreau ertheilt Auskunft darüber, für den Verkehr welcher Stationen und unter welchen besonderen Bedingungen die vorstehende Frachtberechnung Anwendung zu finden hat.

Frankfurt a/M., den 1. Septbr. 1886. (1840)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Nachdem die Uebernahmetarife Mannheim/Ludwigshafen-Bodenseestationen und Ostschweizerische Stationen vom 15. Juli d. J. für Getreide aus Belgischen und Holländischen Häfen auf den 6. September d. J. aufgehoben und bezüglich des Verkehres mit Schweizerischen Stationen durch einen neuen Uebernahmetarif nicht ersetzt worden sind — für die betr. Schweizerischen Stationen also die Taxen der direkten Transittarife vom 1. Oktober 1884 wieder die billigsten Frachten ergeben —, wird für diejenigen Getreidetransporte besagter Herkunft, welche mit Zwischenlagerung in Konstanz nach den in Betracht kommenden Schweizerischen Stationen (es sind dies sämmtliche in den Uebernahmetarifen vom 15. Juli l. J. bezeichnete Schweizerischen Stationen) verfrachtet werden, die nach dem Transittarife vom 1. Oktober 1884 sich berechnende Gesammtfracht im Wege der Rückvergütung gewährt.

Karlsruhe, den 2. September 1886. (1841)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Zum diesseitigen **Lokal-Gütertarif** vom 1. April 1886 tritt am 10. September d. J. der Nachtrag 3 in Kraft, welcher Ausnahmefrachtsätze für Steinkohlen etc. ab Ottoschacht und Wellendorf enthält.

Exemplare des Nachtrags sind in den Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 31. August 1886. (1842)
Königliche Eisenbahndirektion.

Galizisch-Norddeutscher Getreideverkehr. Mit dem 15. Oktober d. J. treten die im Galizisch-Norddeutschen Getreideverkehr für Station Ringelheim des Direktionsbezirks Magdeburg enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft und werden vom genannten Tage bezügliche Sendungen auf Station Ringelheim des Direktionsbezirks Hannover abgefertigt.

Breslau, den 3. September 1886. (1843)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. September 1886 tritt zum **Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Magdeburg** vom 1. Mai 1885 der Nachtrag IV in Kraft, welcher enthält:

a) Aenderung bezw. Ergänzung der speziellen Tarifvorschriften und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
b) Neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen: Altemühle, Bölkau, Kahlbude, Lappin, Marienau, Neuteich, Straschin-Prangschin, Tiegenhof, Tralau und Zuckau des Direktionsbezirks Bromberg;
c) Berichtigungen;
d) Aufhebung von Frachtsätzen.

Desgleichen tritt mit demselben Tage der Nachtrag IV zum Anhange des Staatsbahn-Gütertarifs Bromberg-Magdeburg in Kraft, welcher ausser dem vor unter a—c bezeichneten Inhalt noch Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen: Elbingerode, Hüttenrode, Rothehütte und Rübeland der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn enthält.

Exemplare der erwähnten Nachträge sind durch die Billetexpeditionen zu beziehen.

Bromberg, den 28. August 1886. (1844)
Königliche Eisenbahndirektion.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 70 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 8. September 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

2. Güterverkehr.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Für Frachtgüter aller Art ab Bodenbach und Tetschen resp. Reichenberg nach Romanshorn trans., mit der Bestimmung nach Frankreich und Spanien, kommen bei Aufgabe von oder Zahlung der Fracht für mindestens 7 000 kg pro Wagen und Frachtbrief ab 10. September d. J. ermässigte Frachtsätze zur Anwendung. Auskunft hierüber ertheilen die betreffenden Expeditionen.

Dresden, den 31. August 1886. (1845)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Magdeburg - Bayerischer Eisenbahnverband. Ausnahme - Frachtsätze für die Rückbeförderung leerer Bierfässer in Bierspezialwagen nach Bayern. Vom 15. September d. Js. ab kommen im Verkehr mit Bayern für die Beförderung gebrauchter leer nach Bayern zurückgehender Bierfässer, wenn dieselben in zurückzubefördernden Bierspezialwagen der Bayerischen Staatsbahn verladen sind, bei Aufgabe von mindestens 1 000 kg auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung hierfür bis auf Weiteres die Frachtsätze des Spezialtarifs III des Magdeburg-Bayerischen Gütertarifs für das wirkliche Gewicht zur Berechnung, sofern nicht die Tarifirung zum halben Gewicht nach der Stückgutklasse eine niedrigere Fracht ergibt.

Magdeburg, den 3. September 1886. (1846)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Kgl. Ung. Staatsbahnen. Priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. K. K. priv. Eisenbahn Wien-Aspang. Raab - Oedenburg-Ebenfurter Bahn. Wiener Verbindungsbahn. Mit 15. Oktober laufenden Jahres tritt für den direkten Transport von Eil- und gewöhnlichen Gütern zwischen: der Station Györ (Raab) der K. Ung. Staatsbahnen, den Stationen der Raab - Oedenburg-Ebenfurter Bahn sowie der Station Sopron (Oedenburg) der K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft einerseits und den Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, der Lokalbahn Ebenfurt - Wittmannsdorf und der Station Wien (Südbahnhof und Matzleinsdorf) der K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft, sowie den Stationen der K. K. priv. Eisenbahn Wien-Aspang andererseits,

ferner

zwischen der Station Györ (Raab) der K. Ung. Staatsbahnen, den Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn einerseits und Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft und der K. K. priv. Wien-Pottendorf - Wr. Neustädter Bahn andererseits,

endlich

zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft einerseits, und Stationen der Lokalbahn Ebenfurt - Wittmannsdorf, sowie Stationen der K. K. priv. Eisenbahn-Aspang andererseits

ein neuer Tarif unter dem Titel Westungarisch - Niederösterreichischer Eisenbahnverband in Kraft.

Die in diesem Tarife für den Verkehr mit der Station Györ (Raab) transit der Raab - Oedenburg - Ebenfurter Bahn enthaltenen Frachtsätze finden bis auf Weiteres keine Anwendung.

Gleichzeitig mit der Einführung dieses Tarifes tritt der für die gleichen Verkehrsrelationen mit 15. Februar 1884 bestehende Tarif rücksichtlich sämmtlicher Frachtsätze ausser Gültigkeit.

Wien, am 1. September 1886. (1847)
Die Verbandsverwaltungen.

Zu dem im **Ungarischen Eisenbahnverbande** für die Beförderung von Weichholz (alle Arten von Nadelholz), Eisenbahnschwellen, Brettern aus Buchenholz und Brennholz vom 1. Januar l. J. gültigen Ausnahmetarif, tritt am 20. Oktober l. J. der Nachtrag II in Kraft, welcher geänderte Frachtsätze und Aufnahme neuer Stationen in den Tarif (unter Anderen von Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Stationen der priv. Oesterr. - Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft mit theilweise erhöhten Frachtsätzen) enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind in unserer Tarifabtheilung erhältlich.

Budapest, den 5. September 1886. (1848)
Die Direktion
der Kön. Ung. Staatseisenbahnen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn. Tarifangelegenheit. Mit 1. Oktober 1886 tritt an Stelle des gleichnamigen Tarifes vom 1. September 1884 ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Böhmischen Kommerzialbahnen, Böhmischen Nordbahn und Oesterreichischen Lokaleisenbahn in Wirksamkeit. Exemplare dieses Tarifes können bei der unterzeichneten Centralverwaltung, sowie den betheiligten Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen und Stationen eingesehen und bezogen werden.

Wien, am 25. August 1886. (1849)
Die Centralverwaltung.

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Tarifangelegenheiten. Mit 1. September l. J. tritt zum Heft 1 des Stettin-Schlesisch/Märkisch - Sächsischen Verbandtarifes vom 20. Juni 1884 der Nachtrag VI in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages liegen in der Station Reichenberg und bei der gefertigten Direktion zur Einsicht bereit.

Wien, den 31. August 1886. (1850)
Die Direktion.

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Tarifangelegenheit. Mit 1. September l. J. tritt zum Heft 2 des Norddeutsch-Sächsischen Verbandtarifes vom 5. September 1885 der Nachtrag II in Kraft. Exemplare quae. Nachtrages liegen in der Station Reichenberg und bei der gefertigten Direktion zur Einsicht bereit.

Wien, den 31. August 1886. (1851)
Die Direktion.

Oesterreichisch - Ungarisch - Vorarlberger und Oesterreichisch - Ungarisch-Lindauer Verkehr. Mit 20. September und insofern Tariferhöhungen eintreten mit 20. Oktober werden für den Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger beziehungsweise Lindauer Verkehr neue **Ausnahmetarife** für den Transport von

Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten etc. bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg, ferner von

gebrauchten Getreide- und Mehlsäcken bei Aufgabe in jedem Gewichte, sowie von

Wein, Spiritus und Sprit in Fässern etc. bei Aufgabe von mindestens 5 000 respektive 10 000 kg, endlich von

leer retourgehenden oder zur Füllung versendeten Wein- oder Spiritusfässern bei Aufgabe in jedem Gewichte,

in Wirksamkeit gesetzt.

Durch dieselben werden an den oben bezeichneten Terminen die Frachtsätze der gleichnamigen Ausnahmetarife vom 1. Mai 1885 aufgehoben.

Exemplare dieser Ausnahmetarife können bei der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, sowie bei den Verbandsverwaltungen bezogen werden.

Wien, 1. September 1886. (1852)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
im Namen der übrigen betheiligten Bahnverwaltungen.

---

3. Submissionen.

Umbau des Bahnhofs Bremen. Zum Bau der Torfstrassen-Unterführung soll die Lieferung von 86 000 hellfarbigen Verblendziegeln öffentlich vergeben werden. Termin

Sonnabend, den 18. September 1886
Vormittags 9 Uhr.

Verdingungsanschlag und Bedingungen sind für 50 ₰ auf dem Büreau für den Bahnhofsumbau zu haben.

Bremen, den 4. September 1886. (1853)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. – Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 71. **Zeitung des Vereins** 1886.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,

Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:

Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 11. September 1886.

Dieser Nummer liegt No. 17 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Protokoll

der zu Stuttgart am 26., 27. und 28. August 1886 abgehaltenen

Generalversammlung

des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

(Schluss aus No. 70.)

Fortgesetzt am 27. August 1886.

Das Protokoll der gestrigen Sitzung wird verlesen und genehmigt.

Es wird in die Tagesordnung eingetreten.

XIV der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin auf Festsetzung von Normalien für die Kuppelungen, Mundstücke und Kuppelungsschläuche von Betriebsmitteln mit selbstthätiger Luftdruckbremse.

Der Kommissionsbericht schliesst mit den Anträgen,

1. die §§ 125 und 131 der technischen Vereinbarungen durch die folgenden Zusatzbemerkungen zu ergänzen:

§ 125.

„Ueber die Einrichtung der Lokomotiven mit Kuppelungen für Luftdruck- und Vakuumbremsen siehe § 146 a."

§ 131.

„Ueber die Einrichtung der Tender mit Kuppelungen für Luftdruck- und Vakuumbremsen siehe § 146 a."

2. hinter § 146 der technischen Vereinbarungen einen neuen Paragraphen (146 a) mit folgendem Wortlaute (die in [] gedruckten Bestimmungen sollen obligatorisch sein) aufzunehmen:

§ 146 a.

[Kuppelungen für Luftdruck- und Vakuumbremsen.]

1. Luftdruckbremsen.

[„Die Kuppelungsschläuche und Mundstücke erhalten die auf Blatt G dargestellte Konstruktion. Die Kuppelungsmundstücke müssen sich mit den einfachen Mundstücken nach Westinghouse verbinden lassen; die Länge des Kuppelungsschlauchs beträgt von der Stirnfläche des Schlauchgewindestücks bis zur Mitte des Mundstücks (im Bogen gemessen) 700 bis 730 mm;] (empfohlen wird 715 mm).

[Wagen ohne Uebergangsbrücken erhalten an jeder Stirnseite je einen Schlauch. Die Entfernung von Mitte Kuppelungsschlauch bis Wagenmitte beträgt 150 bis 300 mm] (empfohlen wird 200 mm); [der Höhenabstand von Mitte Schlauchkrümmer bis Zugstangenmitte beträgt 500 bis 750 mm] (empfohlen wird 550 mm); [das vom Wagenende abstehende Ende dieses Krümmers liegt in einer Entfernung von 500 bis 350 mm hinter der die Bufferstossflächen berührenden Vertikalebene] (empfohlen wird 500 mm).

[Wagen mit Uebergangsbrücken erhalten an jeder Stirnseite zwei Kuppelungsschläuche, deren Mitten 480 bis 800 mm von Wagenmitte abstehen] (empfohlen wird 480 mm); [die horizontalen Schenkel der Schlauchkrümmer dürfen bei tiefer Lage nicht über die Oberkante der Wagenplattform herausragen; bei hoher Lage beträgt der Vertikalabstand von der Mitte derselben bis Zugstangenmitte 500 bis 750 mm] (empfohlen wird 550 mm); [die vom Wagen abstehenden Enden dieser Krümmer liegen in einer Entfernung von 500 bis 350 mm hinter der die Bufferstossfläche berührenden Vertikalebene] (empfohlen wird 500 mm).

Für jeden Kuppelungsschlauch ist eine Leerkuppelung bezw. eine Schlauchstütze anzubringen.

[Für jeden Kuppelungsschlauch (auch für diejenigen an den Leitungswagen) ist unmittelbar unter dem Schlauchkrümmer ein Absperrhahn anzubringen, welcher so eingerichtet ist, dass nur eine Vierteldrehung möglich ist und der Hahnschlüssel horizontal steht, wenn die Durchgangsöffnung frei ist, dagegen vertikal nach oben, wenn dieselbe verschlossen ist.

An der Rückseite der Tender und Tenderlokomotiven sind die Kuppelungsschläuche nach den für die Wagen giltigen Vorschriften anzubringen.] Die Anbringung von Kuppelungsschläuchen am Vorderende der Lokomotiven wird zur Ermöglichung des Vorspanngebens sowie zur Ankuppelung in verkehrter Stellung empfohlen.

2. Vakuumbremsen.

[Die Kuppelungsschläuche und Mundstücke erhalten die auf Blatt H dargestellte Konstruktion, als Kuppelungsmundstücke sind die Hardy'schen Muffen von 58 mm lichtem Durchmesser in solcher Stellung zu verwenden, dass die Klinke bei herabhängendem Schlauch dem flachen Buffer zugewendet ist; die Länge des Bremsschlauchs von Aussenkante des Schlauchverbindungsstücks bis Dichtungsfläche der Muffe beträgt 770 bis 870 mm] (empfohlen wird 820 mm).

[Jeder Wagen erhält an jeder Stirnseite einen Kuppelungsschlauch. Die Entfernung von Mitte Kuppelungsschlauch bis Mitte Wagen beträgt 150 bis 300 mm] (empfohlen wird 200 mm); [das Vakuumrohr mündet an der Stirnfläche des Wagens horizontal in einem Vertikalabstand von höchstens 200 mm unter Zugstangenmitte; die Stirnfläche des Schlauchverbindungsstücks liegt in einer Entfernung von 500 bis 670 mm hinter der die Bufferstossflächen berührenden Vertikalebene] (empfohlen wird 600 mm).

[Für jeden Kuppelungsschlauch ist eine Leerkuppelung anzubringen.

An der Rückseite der Tender und Tenderlokomotiven sind die Kuppelungsschläuche nach den für die Wagen giltigen Vorschriften anzubringen.] Die Anbringung von Kuppelungsschläuchen am Vorderende der Lokomotiven wird zur Ermöglichung des Vorspanngebens sowie zur Ankuppelung in verkehrter Stellung empfohlen.

Abweichungen von vorstehenden Vorschriften für die Kuppelungen der Luftdruck- und Vakuum-Bremsen sind für solche Fahrzeuge, die nicht über die eigene Bahn hinausgehen, ohne weiteres, für auf fremde Bahnen übergehende Fahrzeuge nur mit Zustimmung aller benutzenden Verwaltungen zulässig."

Die Anträge werden angenommen.

XV der Tagesordnung. Antrag der vormaligen Generaldirektion der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten auf Festsetzung von Vorschriften bezüglich der in den Wagen mit selbstthätiger Luftdruckbremse anzubringenden Vorrichtungen für das Interkommunikationssignal.

Die Vorschläge der Kommission gehen dahin,

1. in den technischen Vereinbarungen hinter § 146 a (vergl. No. XIV der Tagesordnung) einen neuen Paragraphen (146 b) mit folgendem Wortlaute (die in [] gedruckten Bestimmungen sollen obligatorisch sein) einzuschalten:

§ 146 b.

Nothsignale und Nothbremsen.

[„Die Griffe für die mit den durchgehenden Bremsen verbundenen Nothsignale bezw. Nothbremshähne sind an der Wagendecke zwischen den Sitzen anzubringen und so einzurichten, dass durch Herabziehen des Griffes das Nothsignal bezw. die Bremse in Thätigkeit gesetzt wird.]

Es wird empfohlen, in jeder Wagenabtheilung mindestens einen Griff von der auf Tafel . . . . dargestellten Form anzubringen.

[Dicht bei jedem Griffe ist in auffälliger Weise die Anschrift „Nothsignal", ausserdem an leicht sichtbarer Stelle in jeder Wagenabtheilung eine den Gebrauch erläuternde Anweisung anzubringen."]

2. in § 225 der technischen Vereinbarungen als zweiten Absatz zuzusetzen:

„Bei Personenzügen, die mit solchen durchgehenden Bremsen ausgerüstet sind, welche bei einer Zugtrennung selbstthätig in Wirksamkeit treten und die es ausser dem Lokomotivführer auch dem wachthabenden Fahrbeamten und den Reisenden ermöglichen, den Zug zum Stehen zu bringen, darf von der Mitführung der Zugleine oder der dieselbe ersetzenden Vorrichtung (Abs. 1) Abstand genommen werden."

Herr Direktor Werchan (K. E.-D. Berlin) beantragt heute, die Bestimmung in dem ersten Absatze des vorgeschlagenen § 146 b nicht obligatorisch zu machen, weil die Einrichtung erst bei wenigen Verwaltungen eingeführt sei und mit Rücksicht hierauf berechtigte Zweifel darüber bestehen könnten, ob mit den Vorschlägen bereits das Beste getroffen sei.

Nach einer kurzen Erwiderung des Herrn Generaldirektions-Rath Mahla (Bayerische Staatsbahnen) als Kommissionsreferenten werden die Anträge der Kommission mit der Massgabe angenommen, dass nur der dritte Absatz des § 146 b obligatorisch sein soll. Demgemäss muss der Eingang des ersten Absatzes lauten:

„Es wird empfohlen, die Griffe u. s. w."

XVI der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln auf Abänderung etc. der §§ 102 und 137 der technischen Vereinbarungen.

Nach den durch Herrn Regierungs- und Baurath Rüppell (K. E.-D. — linksrh. — zu Köln) zum Vortrag gebrachten Kommissionsanträgen sollen die §§ 102 und 137 der technischen Vereinbarungen den folgenden Wortlaut erhalten (die in [] gedruckten Bestimmungen sollen obligatorisch sein):

§ 102.

„Den Lokomotiven ist ein so grosser Radstand zu geben, als es die Krümmungsverhältnisse der Bahn gestatten.

Zur Schonung des Oberbaues und der Lokomotiven wird empfohlen, für Bahnen, bei denen in freier Strecke vielfach Krümmungen vorkommen:

bei Krümmungen	mit	180	m Halbmesser:	2,8	m
„	„	210	„ „	3,1	„
„	„	250	„ „	3,5	„
„	„	300	„ „	3,9	„
„	„	400	„ „	4,6	„
„	„	500	„ „	5,2	„
„	„	600	„ „	5,8	„

als grösste Entfernung der festen Achsen nicht zu überschreiten."

§ 137.

„Für Bahnen, welche in freier Strecke vielfach Krümmungen haben, ist zur Schonung des Oberbaues und der Wagen zu empfehlen, für den festen Radstand der Wagen folgende Abmessungen nicht zu überschreiten:

bei Krümmungen	mit	180	m Halbmesser:	3,5	m
„	„	210	„ „	3,9	„
„	„	250	„ „	4,3	„
„	„	300	„ „	4,8	„
„	„	400	„ „	5,7	„
„	„	500	„ „	6,5	„
„	„	600	„ „	7,2	„

Die Betriebssicherheit wird nicht gefährdet, wenn grössere Radstände zugelassen werden, und zwar:

bei Krümmungen	mit	180	m Halbmesser:	4,5	m
„	„	210	„ „	4,9	„
„	„	250	„ „	5,4	„
„	„	300	„ „	6,0	„
„	„	400	„ „	7,1	„
„	„	500	„ „	8,0	„

Wagen mit grösseren festen Radständen, als den letztbezeichneten Krümmungshalbmessern entsprechen, können nach vorhergegangener Vereinbarung zugelassen werden.

[Wagen mit durch den Verein bezw. dessen technische Kommission geprüften und gutgeheissenen Einrichtungen, welche eine selbstthätige Einstellung der Endachsen in der Richtung nach dem Mittelpunkte der Krümmungen gestatten, sind zuzulassen.*) Solche Wagen haben beiderseits auf den Hauptträgern die Aufschrift „Vereins - Lenkachsen**)" zu tragen.]

Bei Wagen mit 3 Achsen und mehr als 4 m Radstand soll für die Mittelachse eine dem Radstande in einer Krümmung von 180 m Halbmesser entsprechende Verschiebbarkeit angeordnet sein. [Dass dies der Fall, ist ebenfalls beiderseits auf Hauptträgern und zwar durch die Aufschrift: „Mittelachse verschiebbar" zu verzeichnen.]

Bei Güterwagen ist ein fester Radstand von weniger als 2,5 m zu vermeiden und ein solcher von 4,0 m in der Regel nicht zu überschreiten."

Herr Präsident v. Hieronymi (priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft — Budapest —) wünscht, dass der zweite Absatz des vorgeschlagenen § 137 folgende Fassung erhalten möge:

„Die grössten zulässigen Radstände sind folgend, und zwar" u. s. w.

Nachdem seitens des Herrn Referenten die Gründe dargelegt worden sind, welche die Kommission zu den vorliegenden Anträgen geführt haben, wird zur Abstimmung geschritten und der § 102 nach dem Vorschlage der Kommission einstimmig, der § 137 in der vorgeschlagenen Fassung mit grosser Mehrheit angenommen.

XVII der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover auf Abänderung des auf den Blättern C und D der technischen Vereinbarungen dargestellten Schraubenkuppel-Schwengels.

Die Anträge der Kommission gehen dahin, die Generalversammlung wolle beschliessen,

1. dass bei dem nächsten Neudruck der technischen Vereinbarungen der auf den Blättern C und D der letzteren dargestellte Schwengel der Schraubenkuppelung in Gemässheit der von der Königlichen Eisenbahndirektion in Hannover vorgelegten Zeichnung zu ändern sei, wobei vorausgesetzt wird, dass auch an dem neuen Schwengel das Eigenthums-

---

*) Siehe die Anmerkungen im Kommissionsberichte.
**) Desgl.

merkmal der betreffenden Bahnverwaltung angebracht und dass der Bolzen des Charniers zum Schwengel vernietet werde;

2. an die Vereinsverwaltungen die Empfehlung zu richten, in geeigneter Weise Anordnung dahin gehend zu erlassen, dass der jetzige mit Gewicht versehene Schwengel auf die Kuppelungen nicht aufgelegt werden dürfe;
3. das Normalpreis-Verzeichniss dahin abzuändern, dass in Spalte 2 unter Ziffer 53 „Schraubenkuppel-Schwengel mit oder ohne Gewicht“ statt „Schraubenkuppel-Schwengel mit Gewicht (Hebel mit Birne)“ gesetzt werde.

Die Anträge unter No. 1 und 2 werden ohne Aenderung, der Antrag unter No. 3 wird mit der Massgabe angenommen, dass dieser Punkt bei Gelegenheit der gemäss späterer Beschlussfassung (No. XVIII der Tagesordnung) erfolgenden Neubearbeitung des Normalpreis-Verzeichnisses Erledigung finden soll.

XVIII der Tagesordnung. Antrag der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen auf Ergänzung des Normalpreis-Verzeichnisses für Reparaturen an fremden Wagen.

Die Kommission beantragt, die Generalversammlung wolle in Erledigung des Antrages der Ungarischen Staatsbahn beschliessen, dass das dem Vereins-Wagenregulativ als Anlage II (zu § 27) beigefügte Preisverzeichniss nebst zugehöriger Zeichnung der Wagenbestandtheile einer Prüfung bezw. Umarbeitung zu unterziehen sei, und die Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten mit dieser Aufgabe betrauen.

Dieser Antrag wird auf Vorschlag des Herrn Vorsitzenden mit der Massgabe angenommen, dass der Kommissionsbeschluss, d. h. das seitens der Kommission zu vereinbarende neue Normalpreis-Verzeichniss (nebst Zeichnung der Wagenbestandtheile) perfekt wird, wenn ihm nicht binnen 8 Wochen nach seiner Mittheilung an die Vereinsverwaltungen von einem Zehntel sämmtlicher im Vereine vertretenen Stimmen widersprochen ist (vergl. § 14 des Vereinsstatuts).

XIX der Tagesordnung. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin auf Reduktion des Preises von Fettgas, welches behufs Beleuchtung der Personenzüge an andere, dem Vereine angehörende Verwaltungen abgegeben wird.

Der von der Kommission befürwortete Antrag, den Preis für Fettgas zur Beleuchtung der Personenzüge, welcher in § 1 der „Instruktion zur Einführung eines gemeinsamen Abrechnungsverfahrens über Gasbeleuchtung der Personenzüge“ (Anlage B zu No. XVII der Tagesordnung der Salzburger Generalversammlung — 1879) mit 1,20 *M.* für ein Kubikmeter festgesetzt worden ist, bei gegenseitiger Abgabe unter den Vereinsverwaltungen auf 1 *M.* herabzusetzen, wird angenommen.

XX der Tagesordnung. Anträge verschiedener Verwaltungen auf Abänderung der §§ 185 und 186 der technischen Vereinbarungen.

Die Generalversammlung beschliesst, die §§ 185 und 186 der technischen Vereinbarungen in Uebereinstimmung mit dem seitens der Kommission vorgelegten und auch von der Technikerversammlung einstimmig gutgeheissenen Entwurfe in folgender Fassung (die in [ ] gedruckten Bestimmungen sollen obligatorisch sein) anderweit festzustellen:

§ 185. Zahl der zu bedienenden Bremsen.*)

[„In jedem Zuge müssen ausser den Bremsen am Tender oder an der Lokomotive so viele Bremsen bedient sein bezw. in Thätigkeit gesetzt werden können, dass mittelst derselben mindestens die aus der nachfolgenden Tabelle zu entnehmenden Prozente der Bruttolast der Wagen bezw. der Anzahl der Achsen bremsbar sind.

Neigung		Bremsprozente für eine Geschwindigkeit von (km pro Stunde)							
1/x	‰	20	30	40	50	60	70	80	90
1/∞	0	6	7	10	15	22	31	42	56
1/400	2,5	7	9	13	18	25	34	46	62
1/200	5,0	8	11	15	20	28	38	52	69
1/150	6,7	9	12	16	22	30	41	55	—
1/100	10,0	11	14	19	26	35	48	64	—
1/80	12,5	13	16	21	29	39	54	—	—
1/70	14,3	14	18	23	31	43	—	—	—
1/60	16,7	15	19	26	35	48	—	—	—
1/50	20,0	18	22	30	41	56	—	—	—
1/40	25,0	21	27	37	52	—	—	—	—

Für die Berechnung der Bremsprozente nach dieser Tabelle ist massgebend:

a) diejenige grösste Geschwindigkeit, welche bei dem Zuge auf der betreffenden Strecke in Anwendung kommen darf;
b) diejenige Bahnneigung (Steigung oder Gefälle), welche dargestellt wird durch die gerade Linie, welche zwei auf der betreffenden Strecke in 1 000 m Entfernung liegende, den grössten Höhenunterschied zeigende Punkte des Längenprofils der Bahn mit einander verbindet;
c) dass bei der Berechnung der Bremsprozente nach Achsen eine unbeladene Güterwagenachse stets gleich einer halben Achse gerechnet wird, wobei ein Güterwagen als unbeladen gilt, wenn er mit weniger als ¼ seiner Tragfähigkeit belastet ist, und dass Personen-, Post- und Gepäckwagen stets als beladen angenommen werden;
d) dass für Geschwindigkeiten unter 20 km die in der Tabelle für 20 km angeführten Bremsprozente gelten;
e) dass bei der Verwendung von Schiebe-Lokomotiven die Geschwindigkeit von 20 km massgebend ist.]

Für Geschwindigkeiten und Neigungen, welche zwischen den in der Tabelle aufgeführten liegen, können die Bremsprozente durch Zwischenschaltung ermittelt werden.

Für Bahnstrecken mit Neigungen von mehr als 1 : 40 (25 ‰) sind für das Bremsen der Züge besondere Vorschriften zu erlassen.“

§ 186. Vertheilung der Bremsen.

„Auf eine angemessene Vertheilung der Bremsen im Zuge ist besondere Rücksicht zu nehmen.

[Der letzte zu bremsende Wagen (§ 185 Absatz 1) ist derart einzustellen, dass hinter demselben nicht mehr Bruttogewicht läuft bezw. Achsen (einschliesslich des gebremsten Wagens) folgen, als nach Massgabe der Tabelle (§ 185) für diesen Bremswagen sich ergibt.]

Bei einer Neigung von mehr als 1 : 200 (5 ‰), sei es, dass dieselbe auf eine Länge von 1 000 m oder mehr vorhanden ist, oder dass dieselbe sich nach § 185 Absatz 2b durch Rechnung ergibt, soll der letzte Wagen ein zu bremsender Wagen (§ 185 Absatz 1) sein; hinter demselben kann ausnahmsweise bei Güterzügen noch ein reparaturbedürftiger leerer Wagen angehängt werden, sofern derselbe zwar lauffähig ist, aber inmitten des Zuges nach Art seiner Beschädigung nicht eingestellt werden kann.“

XXI der Tagesordnung. Beschlussfassung über die Entwürfe zu Grundzügen a) über den Bau und Betrieb der Nebeneisenbahnen, b) über den Bau und Betrieb der Lokaleisenbahnen.

Die von der Kommission vorgelegten bezüglichen Entwürfe werden in der Fassung, wie sie aus den Berathungen der Technikerversammlung hervorgegangen sind, angenommen.

XXII der Tagesordnung. Rechnungslegung der geschäftsführenden Direktion über die Verwaltung der Vereinskasse.

Herr Baurath Bissinger (Badische Staatsbahn) trägt den Bericht über die Prüfung der Rechnung der Vereinskasse vor.

Die geschäftsführende Direktion wird von der Generalversammlung einstimmig entlastet.

XXIII der Tagesordnung. Bericht des Kuratoriums über die Verwaltung des Pensionsfonds für Vereinsbeamte.

Nachdem von Herrn Regierungsrath Ditmar (K. E.-D. Magdeburg) über das Ergebniss der Prüfung der Rechnung berichtet worden ist, spricht Herr Hofrath Dr. Gross (Oesterreichische Nordwestbahn) mit Rücksicht auf die in dem Berichte des Kuratoriums konstatirte Thatsache, dass der Fonds, die Papiere zum Kourswerthe berechnet, den Mindestbetrag von 250 000 *M.* erreicht habe, den Wunsch aus, dass die geschäftsführende Direktion prüfen möge, ob die Bestimmung des § 2 des betreffenden Reglements den gegenwärtigen Verhältnissen bezw. den bestehenden und etwa ferner noch erwachsenden Verpflichtungen des Pensionsfonds noch genügen, und der nächsten Generalversammlung die als zweckmässig erachteten Vorschläge zur Beschlussfassung zu unterbreiten.

Die Versammlung ist mit dem Herrn Vorsitzenden darüber einverstanden, dass es richtiger sei, weil der Bestimmung des Fonds mehr entsprechend, nur den Nominalbetrag der vorhandenen Papiere in Rechnung zu stellen, und dass unter dieser Voraussetzung der 10 000 *M.* betragende Zuschuss aus den Vereinskassenbeiträgen zunächst noch einmal zu leisten sei. Im übrigen wird dem Vorschlage des Herrn Hofrath Dr. Gross zugestimmt, die geschäftsführende Direktion auch, dem Antrage des Kuratoriums entsprechend, einstimmig entlastet.

XXIV der Tagesordnung. Bestimmung über den Ort für die nächste ordentliche Generalversammlung des Vereins.

Unter Berücksichtigung der Verhandlungen und Beschlüsse zu No. VII der Tagesordnung wird auf Antrag des Herrn

*) Wenn auch §§ 185 und 186 wörtlich in No. 66 S. 726 bereits mitgetheilt worden sind, so bringen wir solche doch nochmals der Vollständigkeit wegen und da nachstehend die obligatorischen Bestimmungen in [ ] hervorgehoben werden, zum Abdruck. Die Red.

Generalsekretär Cluysenaer beschlossen, dass die nächste ordentliche Generalversammlung in

Amsterdam

stattfinden soll.

Fortgesetzt am 28. August 1886.

Nachdem das Protokoll der gestrigen Sitzung verlesen und genehmigt worden war, schliesst der Herr Vorsitzende die Generalversammlung.

Das Protokoll der Generalversammlung wird hierauf vollzogen wie folgt:

Seitens der geschäftsführenden Direktion:

Reitzenstein. Rock. Magnus. Werchan.

Seitens der übrigen Herren Abgeordneten:

v. Hofacker. v. Brockmann. Dopffel. Lavale. Schneider. Bissinger. Gloeckner. Gross. v. Ivánka. v. Ságy. v. Fackh. Offermann. v. Blasovits. Bessert-Nettelbeck. Hieronymi. Rechtnitz. de Serres. v. Bogusz. Löhr. Kohn. v. Thaly. Lukácz. Walther. Eger. Jármay. Kranold. Nagy. Grotefend. Lochner. Landschütz. Mahla. Böhm. Breidsprecher. v. d. Planitz. Czedik. Müller. Dr. Zehetner. Kirn. Kohl. Lenz. Mirus. Jeitteles. Rupp. Krohn. Löw. Dr. Boehm. Kuh. Kühnelt. Pichler. v. Träger. Grünbaum. Ostheim. Schlemüller. Muencke. Mathaus. Dr. Wieczorek. Rüppell. Niemeyer. Schmerfeld. Ramsauer. Leuchtenberg. Cluysenaer. v. Beelenkamp. Münch. Nowak. Lehmann. Koehler. Spielhagen. Ditmar. Lenz. Schneider. Jarsch. Thommen. Altvater. Todt. Dognée.

a. u. s.

Martin.

Die Sekundäreisenbahnen des Königreichs Sachsen

dargestellt von W. Ledig, Finanzrath bei der Königlichen Generaldirektion, und Ferd. Ulbricht, Rechnungsrath und Vorstand des statistischen Büreaus der Sächsischen Staatsbahnen.

(Fortsetzung aus No. 70.)

5. Die Döbeln-Mügeln-Oschatzer Linie.

Die Herstellung einer Eisenbahn, welche die von den Eisenbahnlinien Döbeln-Riesa-Wurzen-Grossbothen-Döbeln umschlossenen Landestheile von Döbeln aus ungefähr in diagonaler Richtung durchschneiden sollte, ist von der dortigen Bevölkerung vielfach angestrebt worden. Ursprünglich war es hauptsächlich auf eine direkte Verbindung zwischen Döbeln und Torgau abgesehen, weshalb von vielen Seiten der Anschluss der Linie an die Leipzig-Dresdener Bahn bei Dahlen befürwortet ward. Hierbei hätte indess das Bedürfniss des lokalen Verkehrs insofern zurücktreten müssen, als eine Bahn mit normaler Spurweite nach den angestellten technischen Untersuchungen den vorhandenen Thalsenkungen mit ihren zahlreichen Ortschaften nicht hätte folgen können, sondern unter Ausführung umfänglicher und kostspieliger Kunstbauten vorzugsweise auf dem Höhenzuge hin und in ziemlicher Entfernung von den bedeutenderen Ortschaften zu liegen gekommen wäre. Dieser Umstand, sowie die Absicht, der reichen landwirthschaftlichen Pflege des Mügelner Kreises die Vortheile einer reinen Lokalverbindung zu verschaffen, bestimmte die Staatsregierung dazu, sich für Anlegung einer schmalspurigen Sekundärbahn zu entscheiden. Zweck dieser Bahn ist hauptsächlich, den Absatz der landwirthschaftlichen Produkte in der Richtung nach Döbeln und Chemnitz sowie dem hierfür hauptsächlich in Betracht kommenden oberen Erzgebirge zu erleichtern, auch sollte den dort in grösserer Menge vorhandenen, zum Theil sehr produktionsfähigen Kalkwerken eine verbesserte Absatzfüglichkeit verschafft werden.

Die Oschatz-Döbelner Bahn ist die einzige Schmalspurbahn Sachsens, welche zwei Hauptbahnlinien — die Leipzig-Riesa-Dresdener und die Leipzig-Döbeln-Dresdener Bahn — mit einander verbindet.

Sie benutzt von Döbeln aus über Grossbauchlitz bis zur Signalstation bei Gadewitz auf eine Länge von 4,31 km das Gleis der Riesa-Chemnitzer Hauptbahn; um dies zu ermöglichen, ist auf dieser Strecke mit der Einlegung einer dritten Schiene zwischen den Gleisen der Hauptbahn vorgegangen worden.

Die Länge der Bahn beträgt 30,92 km und die Entfernungen zwischen ihren Verkehrsstellen, als:

Döbeln und Grossbauchlitz	0,87 km
Grossbauchlitz und Gadewitz	3,97 „
Gadewitz und Döschütz	2,07 „
Döschütz und Mockritz-Jessnitz	1,56 „
Mockritz-Jessnitz und Tronitz	1,53 „
Tronitz und Zaschwitz	0,73 km
Zaschwitz und Töllschütz	1,77 „
Töllschütz und Schrabitz	1,87 „
Schrabitz und Görlitz	0,75 „
Görlitz und Lüttnitz	1,91 „
Lüttnitz und Mügeln	2,52 „
Mügeln und Schweta	1,49 „
Schweta und Naundorf	2,66 „
Naundorf und Kreischa-Saalhausen	2,87 „
Kreischa-Saalhausen und Altoschatz-Rosenthal	1,05 „
Altoschatz-Rosenthal und Haltestelle Oschatz	1,22 „
Haltestelle Oschatz und Station Oschatz	2,08 „

Die Station Oschatz liegt 128,38 m, ihr anderer Endpunkt Döbeln 175,78 m und der höchste Punkt der Bahn bei Tronitz 235,28 m über dem Spiegel der Ostsee. In dieser Richtung steigt die Linie im ganzen 119,91 m und fällt 72,51 m.

Von der Gesammtlänge kommen:

13,30 km = 43,01 pCt. auf Steigung,
9,90 „ = 32,02 „ „ Fall und
7,72 „ = 24,97 „ „ Horizontale.

Es vertheilt sich:

die Steigung

mit 1,93 km auf das Verhältniss von	1 : 1000	bis	1 : 400	einschl.
„ 3,62 „ „ „ „ „	1 : 400	„	1 : 200	„
„ 2,60 „ „ „ „ „	1 : 200	„	1 : 100	„
„ 0,48 „ „ „ „ „	1 : 100	„	1 : 80	„
„ 4,67 „ „ „ „ „	1 : 80	„	1 : 60	„

der Fall

mit 2,16 km auf das Verhältniss von	1 : 1000	bis	1 : 400	einschl.
„ 2,79 „ „ „ „ „	1 : 400	„	1 : 200	„
„ 3,35 „ „ „ „ „	1 : 200	„	1 : 100	„
„ 1,60 „ „ „ „ „	1 : 80	„	1 : 60	„

Die stärkste Steigung von 1 : 60 kommt auf einer zusammenhängenden Länge von 1 351 m vor; der grösste Fall mit 1 : 60 besteht auf einer zusammenhängenden Strecke von 1 297 m.

Nach der Horizontalprojektion liegen 20,35 km = 65,82 pCt. der Bahnlänge in gerader Linie und 10,57 km = 34,18 pCt. in Kurven und zwar:

0,61 km in Krümmungen mit Halbmessern v.	1500	b. einschl.	1000 m
3,51 „ „ „ „ „	1000	„ „	500 „
0,66 „ „ „ „ „	400	„ „	300 „
5,79 „ „ „ „ „	weniger als		300 „

Der kleinste Krümmungshalbmesser auf freier Strecke beträgt 80 m und in Bahnhöfen 60 m. Die Kreisbogengrade aller Krümmungen ergeben die Summe von 3 027,45.

Der Unterbau hat nach dem Normalprofil eine Planumsbreite von 2,95 m. Ausser der oben erwähnten gleichzeitigen Mitbenutzung der normalspurigen Bahn liegen 5,26 km der Linie auf bezw. unmittelbar neben öffentlichen Strassen, 16,83 km befinden sich im Auftrag, 11,48 km im Abtrag und 2,61 km in Terraingleiche. Im Niveau führen 164 offene Wege über die Bahn.

Das Bettungsmaterial besteht durchgängig aus Kies. Nach dem Normalprofil beträgt die obere Breite der Bettung 235 cm, die mittlere Stärke derselben 38 cm. Die gewöhnliche Stärke der Bettung unter dem tiefsten Punkte der Schwellen beträgt 25 cm.

Oberbau. Soweit der Bahnkörper der normalspurigen Linie Riesa-Chemnitz zugleich den der schmalspurigen Linie bildet, hat die letztere zwischen den Schienensträngen des einen Gleises der Hauptbahn theils ihr eigenes Gleis, theils auch nur einen eigenen Schienenstrang, in welchem Falle der eine Schienenstrang der Hauptbahn gleichzeitig der Schmalspurbahn mit dient.

In den Gleisen liegen einschliesslich des gemeinsamen Materials beider Linien:

84 368 m Flussstahlschienen von den bereits beschriebenen Dimensionen u. s. w.,
5 477 „ Schienen von verschiedenen Sorten,
42 350 Stück imprägnirte Querschwellen aus Nadelholz von 150 cm Länge, 17 cm Breite und 13 cm Höhe,
3 151 m imprägnirte Weichenschwellen aus Nadelholz,
272 „ nicht imprägnirte Weichenschwellen aus Laubholz.

An Kunstbauten sind vorhanden: 1 Viadukt mit Eisenüberbau von 21 m Länge und 67 m Höhe mit 2 Oeffnungen von je 11,7 m Lichtweite, dessen Mittelpfeiler auf Pfahlrost gegründet ist, 13 Brücken mit 17 Oeffnungen, deren grösste Lichtweite einer Oeffnung 14,1 m beträgt, 4 Wegeunterführungen mit Eisenüberbau von 4,7 bis 5 m Höhe, 128 Wasserdurchlässe; davon sind 59 mit Platten gedeckt und 6 gewölbt, 20 sind unbedeckt, 32 bestehen aus eisernen und 11 aus steinernen Röhren.

Von hervorragend technischer Bedeutung ist bei dieser Linie die Anlage des Anschlussbahnhofes Grossbauchlitz bei Döbeln, welcher in seiner bisherigen normalspurigen Gestaltung von der Schmalspurbahn durchschnitten wird und deshalb zumeist dreischienig angelegt werden musste.

Das Weichennetz der Station Grossbauchlitz bietet deshalb eine Fülle von Konstruktionen gemischtspuriger Gleis-, Weichen- und Kreuzungsanlagen, welche — abgesehen von der Grössenausdehnung — an Vielseitigkeit den auf den gemischtspurigen Englischen Bahnen ausgeführten derartigen Anlagen nicht nachstehen und gegen letztere noch manches Neue bieten.

Das 8. Heft des „Civil-Ingenieurs" vom Jahre 1885 behandelt in einer von den Herren Köpcke und Pressler verfassten fachwissenschaftlichen Darstellung das Interessanteste dieser Anlagen.

6. Die Radebeul-Radeburger Linie.

Die Stadt Radeburg bildete den Mittelpunkt eines fünf Quadratmeilen grossen, der Schienenwege noch entbehrenden Landestheiles, in welchem sich zahlreiche Dörfer mit lebhaft betriebener Landwirthschaft, sowie umfangreiche Waldungen befinden.

Der Mangel einer Eisenbahn machte sich für diesen Kreis mit der Zeit um so fühlbarer, als die von Dresden — wohin die hauptsächlichsten Verkehrsbeziehungen der Gegend gewiesen sind — über Reichenberg und Moritzburg nach Radeburg führende Chaussee zum Theil ungünstige Steigungsverhältnisse besitzt und der Lössnitzgrund wegen der ungenügenden Beschaffenheit seiner Wege für den Frachtenverkehr mit dem Elbthale nahezu unbenutzbar ist. Die Produkte und Bedürfnisse der dortigen Land-, Forst- und Teichwirthschaft, der Radeburger Fabriken und einer schwunghaft betriebenen Ziegelei- und Mühlenindustrie liessen auf einen Gütertransport hoffen, der das Anlagekapital einer schmalspurigen Sekundärbahn mit der Zeit verzinsen dürfte. Ausserdem war vorauszusetzen, dass auch die Personenfrequenz — namentlich infolge des zu erwartenden Dresdener Vergnügungsverkehrs nach dem an Naturschönheiten und historischen Reminiscenzen reichen Moritzburg — befriedigende Erträgnisse liefern werde. Der schmale Lössnitzgrund und die engen Krümmungen des Thales liessen nur die Anlage einer schmalspurigen Bahn zu.

Die Linie selbst ist 16,55 km lang. Es beträgt die Entfernung zwischen den Verkehrsstellen:

Radebeul und Haltestelle „Weisses Ross" . .	1,62 km
Haltestelle „Weisses Ross" und Lössnitzgrund	1,83 „
Lössnitzgrund und Dippelsdorf	2,65 „
Dippelsdorf und Moritzburg-Eisenberg	2,48 „
Moritzburg-Eisenberg und Bärnsdorf	2,99 „
Bärnsdorf und Berbisdorf	2,29 „
Berbisdorf und Radeburg	2,69 „

Der Anfangspunkt der Linie bei Radebeul liegt 112,50 m, ihr Endpunkt bei Radeburg 147,60 m über dem Spiegel der Ostsee.

Die Linie steigt in dieser Richtung im ganzen 70,40 und fällt 39,30 m.

Nach der Vertikalprojektion liegen in der beschriebenen Richtung von der Bahnlänge:

5,24 km = 31,66 pCt. in Steigung,
3,94 „ = 23,81 „ „ Fall und
7,37 „ = 44,53 „ horizontal.

Es vertheilt sich:

die Steigung

mit 0,29 km	auf das Verhältniss von	1 : 1000	bis einschl.	1 : 400
„ 0,07	„ „ „ „	1 : 400	„ „	1 : 200
„ 0,63	„ „ „ „	1 : 200	„ „	1 : 100
„ 0,40	„ „ „ „	1 : 100	„ „	1 : 80
„ 3,85	„ „ „ „	1 : 80	„ „	1 : 60

der Fall

mit 0,80 km	auf das Verhältniss von	1 : 1000	bis einschl.	1 : 400
„ 0,48	„ „ „ „	1 : 400	„ „	1 : 200
„ 1,25	„ „ „ „	1 : 200	„ „	1 : 100
„ 1,41	„ „ „ „	1 : 80	„ „	1 : 60

Die stärkste Neigung 1 : 60 kommt zusammenhängend in einer grössten Länge von 1,403 m vor; und der stärkste Fall 1 : 60 tritt in einer zusammenhängenden Länge von 516 m auf.

Die Linie bietet eine bemerkenswerthe Entwickelung im Lössnitzgrunde zwischen den Stationen „Weisses Ross" und Dippelsdorf, woselbst zur Ersteigung des Höhenplateaus der Lössnitzberge das Maximal-Steigungsverhältniss zur Anwendung gelangen musste.

Nach der Horizontalprojektion liegen 12,73 km = 76,92 pCt. der Bahnlänge in gerader Richtung und 3,82 km = 23,08 pCt. in Kurven und zwar:

0,10 km	in Krümmungen mit Halbmessern v. 3000	b. einschl.	2000 m
0,02 „	„ „ „ „ „ 1000	„ „	500 „
0,04 „	„ „ „ „ „ 400	„ „	300 „
3,66 „	„ „ „ „ „ weniger als		300 „

Der kleinste Krümmungshalbmesser auf freier Strecke beträgt 75 m und die Summe der Kreisbogengrade aller Krümmungen 2 002,14.

Dem Charakter der Schmalspurbahn entsprechend ist durch Anwendung vieler und enger Kurven jede grössere Erd- und Mauerarbeit vermieden und hierdurch ausser einer verhältnissmässig wohlfeilen auch eine rasche Bauausführung erreicht worden.

Der Unterbau hat nach dem Normalprofil eine Planumsbreite von 2,95 m und ist auf einer Länge von 16,41 km durch besonderen Bahnkörper und auf einer Länge von 0,14 km durch öffentliche Strassen gebildet. Von der Bahn liegen 8,63 km im Auftrag, 5,45 km im Abtrag und 2,47 km in Terraingleiche. Die vorhandenen 15 Niveauübergänge sind sämmtlich unbewacht.

Das Bettungsmaterial besteht aus Bruchsteinen und Kies. Nach dem Normalprofil beträgt die obere Breite der Bettung 235 cm und die mittlere Stärke derselben 27 cm; die gewöhnliche Stärke derselben ist unter dem tiefsten Punkte der Schwellen 22 cm.

Oberbau. In den Gleisen liegen 39 256 m Flussstahlschienen, 7,35 bis 7,50 m lang und 87 mm hoch mit einem Durchschnittsgewichte von 15,5 kg pro laufendes Meter; 22 651 Stück imprägnirte Gleis-Querschwellen aus Nadelholz von 150 cm Länge, 17 cm Breite und 13 cm Höhe; 1 845 m imprägnirte Weichenschwellen aus Nadelholz.

An Kunstbauten sind ausgeführt: 16 Brücken mit je einer Oeffnung, zum Theil gewölbt, zum Theil mit Eisenüberbau, deren grösste Lichtweite einer Oeffnung 12,7 m beträgt; ferner 4 Wegeüberführungen mit Eisenüberbau und 75 Durchlässe, davon 33 mit Platten gedeckt, 9 gewölbt und 33 bestehen aus Röhren von Eisen.

Zur Verhinderung des Ausbrechens von Wild aus dem umfangreichen Thiergarten des Königlichen Jagdschlosses Moritzburg, welchen die Bahn durchschneidet, sind am Ein- und Austritte besondere Absperrvorrichtungen, bestehend in Brücken ohne Schwellenbelag, zur Ausführung gebracht worden.

(Fortsetzung folgt.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Kilometerzeiger. Die geschäftsführende Direktion hat den Kilometerzeiger No. 23 (Mecklenburgische Südbahn) neu, zum Kilometerzeiger No. 35 (Königlicher Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg) den III. Nachtrag, zu den Kilometerzeigern No. 32 und 34 (Königliche Eisenbahndirektionsbezirke Berlin bezw. Breslau) je den IV. Nachtrag und zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern den XII. Nachtrag ausgegeben. Durch den neu aufgestellten Kilometerzeiger wird der bisher gültige Kilometerzeiger gleicher Nummer, durch den III. Nachtrag zum Kilometerzeiger No. 35 wird der I. Nachtrag zu demselben aufgehoben; diese ungültig gewordenen Drucksachen sind — nach Zurückziehung derselben aus den Händen der Dienststellen — zu vernichten.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die Verzeichnisse No. 13 (Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn) und No. 36 (Königlicher Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld) hat die geschäftsführende Direktion neu, zur Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen hat dieselbe den V. Nachtrag ausgegeben. Die durch die beiden erstgenannten Güterwagenpark-Verzeichnisse aufgehobenen, älteren Verzeichnisse No. 13 und 36 nebst Nachtrag I zu letzterem sind nunmehr von den Dienststellen einzuziehen und zu vernichten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der einer Aktiengesellschaft gehörigen und von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen in Betrieb genommenen Zagorianer Vizinalbahn sind die am 4. d. Mts. dem Verkehre übergebenen Strecken Zapresic-Varasd (88,6 km lang) und Zabok-Krapina (16,2 km lang) nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion des Vereins als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4088 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 4089 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 4108 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Kassirung der Vereinskarte No. 731 (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 4111 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Eröffnung der Jagd in Belgien und Frankreich (abgesandt am 7. d. Mts.)

No. 4112 vom 5. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 8. d. Mts.).

No. 4149 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, Begleitschreiben zum Generalversammlungs-Protokoll (abgesandt am 9. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Bestimmungen des Oesterreichischen Unfallgesetzes.

Der schwere, in unserem letzten Börsenberichte erwähnte Unfall, welcher in ähnlicher Weise bei einem an Sommerfeiertagen bedeutenden Verkehre von fast 100 ordentlichen und vielen Bedarfszügen seit Menschengedenken unerreicht und, wie sich schon jetzt ergibt, der augenblicklichen Sinnesverwirrung eines der erprobtesten Lokomotivführers zuzuschreiben ist, hat die Frage der Entschädigung der Verunglückten bezw. ihrer Hinterbliebenen angeregt. Diesbezüglich bestimmen die Oesterreichischen Gesetze folgendes: Während es sonst im allgemeinen Regel ist, dass ein Beschädigter von dem Beschädiger nur dann Ersatz des erlittenen Schadens begehren kann, wenn er des letzteren Verschulden nachweisen kann, bestimmt für die Eisenbahnunternehmungen, sofern der Betrieb mittelst Dampfkraft stattfindet, das Haftpflichtgesetz, dass, wenn durch ein Ereigniss im Verkehre einer Eisenbahn die körperliche Verletzung oder die Tödtung eines Menschen herbeigeführt wird, von vornherein zu vermuthen ist, dass ein Verschulden der Unternehmung oder derjenigen Personen, deren sie sich zur Ausübung des Betriebes bedient, vorliege. Von der Ersatzleistung wird die Unternehmung nur dann befreit, wenn sie beweist, dass das Ereigniss durch einen unabwendbaren Zufall, höhere Gewalt (vis major) oder durch eine unabwendbare Handlung einer dritten Person, deren Verschulden sie nicht zu vertreten hat, oder durch Verschulden des Beschädigten verursacht wurde. Den Umfang der Haftung bestimmen die im Haftpflichtgesetze vom 5. Mai 1869 angezogenen §§ 1325 bis 1327 des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches. Dieselben lauten: „Wer Jemanden an seinem Körper verletzt, bestreitet die Heilungskosten des Verletzten, ersetzt ihm den entgangenen oder, wenn der Beschädigte zum Erwerb unfähig wird, auch den künftig entgehenden Verdienst und bezahlt ihm auf Verlangen überdies ein den erhobenen Umständen angemessenes Schmerzensgeld. Ist die verletzte Person durch die Misshandlung verunstaltet worden, so muss, zumal wenn sie weiblichen Geschlechtes ist, insofern auf diesen Umstand Rücksicht genommen werden, als ihr besseres Fortkommen dadurch verhindert werden kann. Erfolgt aus einer körperlichen Verletzung der Tod, so müssen nicht nur alle Kosten, sondern auch der hinterlassenen Frau und den Kindern des Getödteten das, was ihnen dadurch entgangen ist, ersetzt werden.“ Das Haftpflichtgesetz erstreckt sich nach seinem Wortlaute auch auf die Dampftramways, aber nicht auf elektrische Bahnen, weil es eben eine Eisenbahn mit elektrischem Betriebe zur Zeit der Abfassung des Gesetzes nicht gab und zum mindesten der Gesetzgeber an eine solche nicht denken konnte. — Entsprechende Bestimmungen sind in dem Ungarischen Unfallgesetze vom Jahre 1874 enthalten, welches dieselben sehr ausführlich behandelt.

Konzessionirung der Mühlkreis-Bahn.

Das „Reichs-Gesetzblatt“ vom 3. d. Mts. enthält die Kaiserliche Konzession für die Lokalbahn von Linz-Urfahr nach Aigen (Mühlkreis-Bahn). Konzessionärin ist eine Gesellschaft, welche meist aus den Bürgermeistern und einzelnen Gemeinderäthen jener Ortschaften gebildet ist, die von der Linie berührt werden. An der Spitze der Konzessionäre stehen die Bürgermeister von Linz und Urfahr. Die konzessionirte Bahnlinie führt von der Hauptstadt Oberösterreichs über Neufelden bis Aigen. Die Begünstigungen, welche gewährt wurden, umfassen die üblichen Befreiungen von Stempeln und Gebühren sowie von den Erwerb- und Einkommensteuern auf 30 Jahre. Der Bau hat sogleich zu beginnen und muss in zwei und einem halben Jahre vollendet sein. Den Konzessionären ist das Recht eingeräumt, eine Aktiengesellschaft zu bilden. Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen, dagegen dürfen Prioritätsaktien bis zu einem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage ausgegeben werden. Die Vorzugsdividende derselben darf jedoch nicht höher als auf 4 pCt. bemessen werden. Die Dauer der Konzession beträgt 90 Jahre. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, den Betrieb zu übernehmen und jederzeit einzulösen.

Die Wiener Stadtbahn.

Der Handelsminister hat über den Bau dieser Bahn einen ausführlichen Erlass an die Direktionen der in Wien einmündenden Bahnen gerichtet, aus welchem wir folgenden Auszug der „N. Fr. P.“ entnehmen: „Der Handelsminister betont die Nothwendigkeit einer Stadtbahn für die Entwickelung der Stadt Wien; er anerkennt den hohen Werth, in dieser Frage in Uebereinstimmung mit der Gemeinde Wien vorzugehen, und fordert die Eisenbahngesellschaften auf, sich für das Zustandekommen der Wiener Stadtbahn zu interessiren. Dem Minister schwebt das Zustandekommen eines vollständigen Stadtbahnnetzes und damit eine Organisation des gesammten Lokalverkehrs vor. In diesem Stadtbahnnetze würde die von der Firma Siemens & Halske bearbeitete Linie von der Franz-Josefbahn bis zur Wiener Verbindungsbahn nur einen kleinen Theil bilden. Marquis v. Bacquehem will durch eine Konferenz der Eisenbahngesellschaften, an welcher auch die Oesterreichische Staatsbahn, die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen und die Firma Siemens & Halske theilnehmen sollen, ein vollständiges Programm für den Bau und Betrieb der Wiener Stadtbahn feststellen. Der Erlass verweist in dieser Hinsicht auf eine von der Firma Siemens & Halske vorgelegte Denkschrift über die „Grundbedingungen für das Zustandekommen einer Wiener Lokomotiv-Stadteisenbahn“, bemerkt aber zugleich, dass die in dieser Denkschrift enthaltenen Vorschläge in mehrfacher Hinsicht der Ergänzung und Richtigstellung bedürfen. Es ist darin ausgeführt, dass zunächst die Linie von Heiligenstadt bis zum Münzamte an der Wiener Verbindungsbahn gebaut und hieran anschliessend die Verbindungsbahn bis Matzleinsdorf und die Fortsetzung von Matzleinsdorf bis Unter-Hetzendorf, sowie die Lokalbahn Unter-Hetzendorf-Hütteldorf benützt werden soll. Das ganze Netz von Heiligenstadt bis Hütteldorf müsste einheitlich womöglich durch die Staatsbahnen betrieben und baulich derart eingerichtet werden, dass ein unmittelbarer lebhafter Verkehr von täglich etwa zweihundert Zügen in jeder Fahrrichtung stattfinden könne. Sodann wird erörtert, welche Bauausführungen zu diesem Zwecke nothwendig wären und welche Kosten hierfür aufgebracht werden müssten. Die Ideen dieser Denkschrift sollen einer durchgreifenden Vervollständigung und theilweisen Richtigstellung unterzogen werden. Zunächst beruft der Handelsminister eine Enquete aller Verkehrsunternehmungen ein, welche an dem Zustandekommen der Stadtbahn interessirt sind oder sich dafür interessiren sollten. Das ist natürlich nur ein erster Schritt, und es werden wohl, wenn man nach den bisherigen Erfahrungen in der Stadtbahnfrage schliessen soll, noch viele Schwierigkeiten zu überwinden sein, bis Wien wirklich in den Besitz einer Stadtbahn gelangt. Jedenfalls aber ist es ein richtiger Schritt, welchen Marquis v. Bacquehem unternimmt, indem er zunächst zu einem klaren und durchführbaren Stadtbahnprogramm gelangen will.

Stand der Eisenbahnbauten Ende Juli d. J.

Die Gesammtzahl der Baukilometer der Oesterreichischen Eisenbahnen, welche mit Ende Juni mit 416,4 km ausgewiesen wurde, hob sich bis Ende Juli auf 443,8 km. Die Ziffer für die Staatseisenbahnbauten war dieselbe geblieben und betrug 212,8 km; die Steigerung fällt daher auf Rechnung des Privateisenbahnbaues, der mit Ende Juli 231 km umfasste. Dabei kamen nach Richtigstellung der Ziffer für die Theilstrecke Bruck a. d. Leitha-Petronell, welche 15,2 km, nicht 20,3 km Baulänge hat, folgende Veränderungen vor: Zur Eröffnung gelangte blos die 2,6 km lange Lokalbahn Littau Station-Littau Stadt, neu in Bau genommen wurden die 29,9 km lange Lokalbahn Bisenz-Kunowitz und die 5,2 km lange Gaisbergbahn in Salzburg. Der Bauvollendung geht entgegen die Linie Bruck a. d. Leitha-Petronell; ein namhafter Baufortschritt ist zu verzeichnen auf den Linien Jensowitz-Luzetz, Potscherad-Wurzmes, Gaudenzdorf-Hietzing, Hliboka-Berhometh, Karapczin-Czudin und Wien-Wr.-Neudorf. Eine sehr energische Bauförderung steht auf der Gaisbergbahn zu erwarten, welche, obwohl mit dem Baue erst im Monat Juli begonnen wurde bereits eine Leistung im Unterbaue von 30 pCt. aufweist. Die Zahl der beim Eisenbahnbaue beschäftigten Arbeiter stieg im Juli wieder von 17 906 auf 19 015, d. i. um 1 109 Mann.

Eisenbahnverkehr im Monat Juli d. J.

Im Monat Juli 1886 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 6 601 258 Personen und 5 102 670 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 19 746 131 fl. erzielt, das ist pro Kilometer 881 fl. — Im gleichen Monat 1885 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehr von 6 191 275 Personen und 4 864 185 t Güter — 19 863 060 fl. oder pro Kilometer 904 fl.; daher ergibt sich für den Monat Juli 1886 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 2,5 pCt. Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Juli 1886 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 127 535 602 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 133 645 604 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes für die genannte Periode 1886 22 318 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres dagegen 21 844 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für die diesjährige Betriebsperiode Januar bis Juli pro Kilometer auf 5 714 fl. gegen 6 118 fl. im Vorjahre, das ist um 404 fl. ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet, pro 1886 auf 9 795 fl. pro Kilometer gegen

10488 fl. pro 1885, das ist um 693 fl., mithin um 6,6 pCt. ungünstiger.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Ungarn.

Der Kommunikationsminister hat nachstehende Vorkonzessionen verliehen: dem Ingenieur Anton Schleicher zum Bau einer Vizinalbahn von der Station Baja der Ungarischen Staatsbahnen bis zum Bajaer Quai des Franzenskanals auf 1 Jahr; dem Bergwerksbesitzer Anton Riegel vom Kohlenbergwerke „Szarvas" in der Gemarkung der Gemeinde Nagymanyok bis zu einem geeigneten Punkte der Donau-Draubahn, auf 3 Monate; den Dr. Josef Engländer, Franz Schwabik und Genossen zum Bau einer Vizinalbahn von Siofok über Adand, Somberény und Totkeszi bis Felsö-Iregh auf 1 Jahr; dem Debrecziner Grosshändler Josef Biedermann zum Bau einer Lokomotivbahn von der Station Kronstadt bis Kronstadt und von da über Keresztyenfalva und Bosnyo bis Zernest, ferner von Kronstadt über Bacsfalva und Hosszufalva bis Zajzon, auf ein weiteres Jahr; dem Essegger Einwohner D. W. Klein zum Bau einer Dampf-Strassenbahn von Apatin bis Zombor auf 1 Jahr; dem Grafen Johann Pejacsevich und Genossen zum Bau einer von der Station Bicske der Königlich Ungarischen Staatsbahnen ausgehenden, über Csakvar nach Stuhlweissenburg führenden Lokomotivbahn, auf 1 Jahr; den Budapester Ingenieuren Julius Getts und Wilhelm Klauber zum Bau einer Dampftramway von der Eisenbahnstation Zombor durch die Stadt Zombor bis Apatin, bezw. zum dortigen Donauquai sowie mit einer Abzweigung von der Stadt Zombor bis zum Quai des Franzenskanals, auf 6 Monate; endlich dem Essegger Einwohner D. W. Klein zum Bau einer Vizinalbahn von der Station Verbasz-Kula bis Alt-Palanka, auf 1 Jahr.

Lokalbahngesellschaft Potscherad-Wurzmes.

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien den Herren Markus Stein in Komotau und Adolf Löw in Kaaden die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma „Lokalbahngesellschaft Potscherad-Wurzmes" mit dem Sitze in Prag ertheilt und deren Statut genehmigt.

Steiermärkische Lokalbahnen.

Der Kaiser genehmigte den Beschluss des Steiermärkischen Landtages, betreffend die Veräusserung von im Steiermärkischen Landesfonds befindlicher Papierrente zum Zwecke der Betheiligung des Landes bei der Kapitalsbeschaffung für mehrere Lokalbahnprojekte in Steiermark bis zum Betrage von 1030000 fl. mit dem Vorbehalte, dass die volle durch die Kaiserliche Genehmigung des Landtagsbeschlusses nicht beschränkte Aktionsfreiheit der Staatsvertretung rücksichtlich der Beitragsleistung des Staates zu den Kosten der fraglichen Lokalbahnen gewahrt bleibt.

Eintragung von Servitutsrechten ins Eisenbahnbuch.

Bei der Anlegung des Eisenbahnbuches für eine schon lange vor dem Erlasse des diesfälligen Oesterreichischen Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. No. 70, im Betrieb stehende Eisenbahn, wurde der Eintragung des eine von ihr berührten Gemeinde belastenden Servitutes von dieser aus mehreren angeblich thatsächlichen und rechtlichen Gründen widersprochen. Dieses Servitut betraf nämlich das Recht der gedachten Eisenbahn, alle in der Zukunft an den Bahnen nothwendigen Erhaltungsarbeiten ausführen zu können, ohne eine Entschädigung infolge etwaiger Mehrablösung von Grundstücken, sowie ohne eine besondere Entschädigung für die Lagerung der zu den Bahnarbeiten nöthigen Baumaterialien auf diesen Grundstücktheilen leisten zu müssen, sowie ferner das Recht der Eisenbahngesellschaft bezüglich der Aushebung und Wegführung des Schotters aus dem Pruthflussbette, ohne hierfür an die Gemeinde Entschädigungen leisten zu müssen. Während die beiden Untergerichte diese von der Eisenbahngesellschaft begehrte Eintragung verweigerten, wurde dieselbe vom K. K. Obersten Gerichtshofe mittelst Entscheidung deshalb bewilligt, weil, nachdem eine Einigung zwischen den Parteien diesbezüglich nicht stattgefunden hat und einer der in den §§ 28, 38 und 39 des bezeichneten Gesetzes vorgesehenen Fälle hier nicht vorliegt, nach den Bestimmungen der §§ 26 und 38 dieses Gesetzes der Widerspruch leistenden Gemeinde die Geltendmachung ihrer Ansprüche bei der zuständigen Behörde überlassen werden muss.

Entscheidung der Königlich Ungarischen Kurie.

Wenn der Aufgeber in dem Frachtbriefe gebeten hat, dass der fragliche Transport in einem Bahnwagen stattfinden solle und wenn dieser Frachtbrief ohne Einwendung von der Bahnanstalt angenommen worden ist, so kann dieselbe eine Gebühr für einen erforderlich gewordenen zweiten Wagen nicht verlangen. In den Gründen dieser ergangenen Entscheidung bemerkt die Kurie vor allem, dass die Behauptung der Bahnanstalt, die erwähnte Bitte im Frachtbriefe sei nicht als eine von der Bahnanstalt zu erfüllende Transportbedingung anzusehen und sei auch nicht bei der Abstempelung des Frachtbriefes vorhanden gewesen, schon deshalb nicht berücksichtigt werden könne, weil sie eine von der Bahnanstalt zu beweisende Einwendung sei. Andererseits bestimme aber § 394 des Ungarischen Handelsgesetzes (entsprechend dem Art. 391 des Allg. Deutschen H.-G.-B.), sowie § 49 des Betriebsreglements, dass der Frachtbrief als Beweis über den zwischen dem Aufgeber und dem Frachtführer zu Stande gekommenen Vertrag dient, in welchem Sinne auch alle aus dem Frachtbriefe ersichtlichen Vorschriften so lange als Nebenbedingungen des zwischen beiden Theilen zu Stande gekommenen Frachtvertrages anzusehen sind, als nicht von einem Theile erwiesen wurde, dass eine dieser Bedingungen ohne seine Zustimmung gestellt, bezw. eingetragen wurde; daher auch sonst kein Theil von einer solchen im Frachtbrief enthaltenen Bedingung einseitig zurücktreten kann.

Das Galizische Eisenbahnstrassen-Gesetz.

Mit Rücksicht darauf, dass das allgemeine Strassengesetz für Galizien ergänzend auch bei Eisenbahn-Zufahrtsstrassen zur Anwendung gelangen muss, worüber bereits mehrere Erkenntnisse der Verwaltungsgerichte vorliegen, hat sich das offiziöse „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" in die Nothwendigkeit versetzt gesehen, in seiner No. 102 dieses Jahres dieses Gesetz, dessen Ausgabe in Deutscher Sprache vergriffen ist, zum Abdruck zu bringen.

Der Rumänische Zollkrieg bezüglich Italiens und Ungarns.

Die Italienische Regierung hat gleich nach dem Ausbruche des Oesterreichisch-Rumänischen Zollkrieges in der Hoffnung, einen grossen Theil des Rumänisch-Schweizerischen Getreidehandels über Italien leiten zu können, die Bahntarife für Getreidesendungen aus den Donauhäfen über Venedig und Genua via St. Gotthard nach der Schweiz bedeutend herabgesetzt. Die Verwirklichung dieser Hoffnung der Italienischen Regierung hat zwar bald begonnen, aber zum Nachtheile der Italienischen Getreideausfuhr selbst. Wie nämlich der „Monitore delle Strade Ferrate" meldet, haben sich die Handelskammern von Venedig und Verona mit der Beschwerde an ihre Regierung gewendet, dass eben durch die Ermässigung der Tarife nun auch Rumänien anfange, dem Italienischen Getreide auf den Schweizer Märkten Konkurrenz zu machen, und sie fordern daher, dass jede besondere Begünstigung Rumäniens auf den Italienischen Bahnen aufhöre. Die Folgen der Kündigung des Zoll- und Handelsbündnisses mit Rumänien sind am deutlichsten in der Grenzstation Orsova, wo sich der Schiffs- und Eisenbahnverkehr vereinigte, fühlbar. Wie dem „P. Ll." von dort berichtet wird, sinkt die Ein- und Ausfuhr von Monat zu Monat und hat laut amtlichen Daten pro Bahn in den Monaten Juni, Juli und August kaum ein Fünftel des Verkehrs der gleichen Periode des Vorjahres betragen, welches Verhältniss auch beim Schiffstransport besteht. Infolge dessen ist auch ein grosser Theil des zahlreichen Personals der dortigen Transportanstalten und Zollbehörden überflüssig und gedenken die ersteren — falls keine Wendung eintritt — ehestens bedeutende Entlassungen vorzunehmen.

Die Tariferhöhung auf der Carl-Ludwigbahn.

Hierüber wurden folgende zwei Kundmachungen erlassen:

a) Mit Gültigkeit vom 15. September gelangt auf den Linien der Galizischen Carl-Ludwigbahn ein neuer Lokalgütertarif (Theil II) zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Januar 1885 sammt den hierzu erschienenen Nachträgen I und II, sowie den dazu gehörigen „Ergänzungen", enthaltend die Nebengebühren, ausser Geltung treten.

b) Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1886 gelangen sämmtliche direkten Frachtsätze zwischen den in den nachbenannten Tarifheften des Verkehres mit den Nachbarbahnen (Nord-Ungarische, Galizische Transversalbahn und Lemberg-Czernowitzer Bahn) enthaltenen Stationen der Carl-Ludwigbahn einerseits und den im Heft 1 enthaltenen Stationen Bobowa, Brzeznica, Kalwarya, Radziszow, Skawina, Swoszowice, Tuchow und Zator, den im Heft 5 enthaltenen Stationen Bobrka, Staresiolo und Wybranowka, den im Heft 6 enthaltenen Stationen Krzeszowice, Trzebinica und Zabierzow, dann den im Heft 7 enthaltenen Stationen Dobromil und Nizankowice andererseits zur Aufhebung. Für die Abfertigung der Transporte in diesen Relationen kommen vom obigen Zeitpunkte ab die im Galizischen Gemeinschaftsverkehre rücksichtlich der Beförderung von Gütersendungen zwischen Nichtverbandsstationen bestehenden speziellen Tarifbestimmungen zur Anwendung. (Dadurch soll der Umgehung des neuen Tarifes vorgebeugt werden, welche durch Umkartirung der Sendungen etwa möglich wäre.)

Das Bahnprojekt Barcs-Verbovec.

Von dieser neuen Bahn, über welche jetzt die Konzessionsverhandlungen mit der Oesterreichischen Kreditanstalt im Zuge sind, ist Verbovec eine Station der Zákány-Agramer Linie, Barcs hingegen die Endstation der Fünfkirchen-Barcser Bahn. Diese Linie würde für den allgemeinen Verkehr den Vortheil bieten, dass Sendungen von Barcs oder der dortigen Donaugegend auf einem viel kürzeren Wege nach Fiume gelangen könnten und nicht den bisherigen Umweg über Zákány zurücklegen müssten. Die Kosten dieser etwa 100 km langen Bahn sind mit 45 000 fl. pro Kilometer, somit mit $4^1/_2$ Millionen veranschlagt.

Die automatische Vacuumbremse mit Universal-Kuppelung, System Hardy.

In einem geschmackvoll ausgestatteten Buche wurde hierüber ein in 10 gediegen ausgearbeiteten Tafeln und einem kurzen Texte bestehender Atlas, von der „Vacuumbremsen-Gesellschaft in London", veröffentlicht. Dasselbe behandelt: die Allgemeine Beschreibung, das Verzeichniss der 100 Bahnen, welche die Vacuumbremse verwenden (darunter 27 in Oesterreich und 9 in Ungarn), die allgemeinen Vorschriften über die Handhabung dieser Bremse, deren Anbringung an Lokomotiven, an Tendern, an Last- und Kondukteurwagen, den kleinen und den grossen automatischen Vacuumcylinder, das Kugelventil, den Kombinationsejektor, das Kondensationswasser-Ablassventil, endlich die Universalkuppelung. Ingenieur Alfred Birk bespricht im „C. f. E. u. D." in der Nummer 10. d. J. die Vorzüglichkeit und Verlässlichkeit dieser Vacuumbremse, welche allen diesfälligen Anforderungen des Englischen Handelsamtes entspricht, und erörtert auch die Ursachen, welche der noch grösseren Verbreitung dieser Bremse gegenwärtig entgegenstehen. Wir machen auf diesen Artikel wegen seines wichtigen Inhaltes besonders aufmerksam.

Kohlentarife der Nordbahn.

Die günstigen Erfahrungen, welche die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit den wohlfeilen Tarifen gemacht hat, veranlassen sie, einen neuen Schritt auf diesem Wege zu thun, und werden vorläufig bis Mitte August kommenden Jahres für Transporte aus dem Ostrau-Karwiner Becken nach Wien Donau-Uferbahn, Nordbahnhof transit nach Wörgl und darüber hinaus bei Auflieferung von mindestens 2 000 t Frachtsätze von insgesammt 35,93 kr. pro 100 Kilogramm zugestanden. Der offizielle Frachtsatz beträgt 34,40 kr., wozu jedoch noch 3 kr. Manipulationsgebühr der Nordbahn und 2 kr. der Montanbahn zu rechnen sind.

Arbeiterzüge.

Die ersten Arbeiterzüge von und nach den Wiener Bahnstationen dürften diejenigen der Ferdinands-Nordbahn sein und zwar zwischen Wien und Floridsdorf. Dieselben sind vom 15. September ab nach dem Vorbild der für Brünn und Umgebung projektirten Arbeiterzüge in Aussicht genommen. Ueber die Einzelnfragen schweben zwar noch die Verhandlungen, doch wird die Bahnverwaltung als Antwort auf den Erlass des Handelsministeriums das Ergebniss ihrer Berathungen unterbreiten. Ausser der Ferdinands-Nordbahn beschäftigen sich mit der Frage von Arbeiterzügen gegenwärtig die Verwaltungen der Südbahn, der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn, der Eisenbahn Wien-Aspang und der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft.

Theileröffnung der Zagorianer Bahn.

Am 4. d. Mts. ist der erste Zug dieser Bahn festlich geschmückt in Krapina-Töplitz eingetroffen. Damit wird auch der Betrieb auf den Theilstrecken Varasdin-Zabok-Zapresic und Zabok-Krapina eröffnet. Die Arbeiten an der Donaubrücke bei Varasdin schreiten rüstig vorwärts. Von den vier zu erbauenden Brückenpfeilern sind bereits am rechten Drauufer der Landpfeiler und der ihm zunächst stehende Mittelpfeiler ganz fertiggestellt, während der gegen das linke Ufer gelegene Mittelpfeiler bereits über Wasser ist und die Gründung des linksseitigen Uferpfeilers begonnen hat. Auch bezüglich dieses Werkes ist alle Aussicht vorhanden, dass der Herstellungstermin, d. i. November d. J., eingehalten und die Eröffnung des Verkehrs auf dem Gesammtnetze noch vor Jahresschluss stattfinden werde.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Frage, ob der Fürst von Bulgarien abdanken wird oder nicht, lässt unsere Börse trotz aller Theilnahme für ihn deshalb kalt, weil sie in dem Verhalten der drei Kaisermächte eine Gewähr für den Frieden findet. Die Furcht vor dem ökonomischen Elend stumpft eben gegen das politische ab. Der ungenügende Ausfall der Rübenernte gefährdet die Bahnen in ihren Zuckertransporten und hat schon die davon zumeist berührte Elbethal auf 168.75 gedrückt. Der Unglücksfall auf der Südbahn hat einen Koursrückgang bis auf 109.25 wegen der befürchteten Entschädigungssummen zur Folge, obzwar dieselben bis auf das geringfügige Präzipuum von 8 000 fl. von dem Unfallsverbande der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen zu tragen sind. Nach langer Zeit hatte die Carl-Ludwigbahn ein Mehr ihrer Einnahmen gegen das Vorjahr zu verzeichnen, was, im Verein mit der vorerwähnten Tariferhöhung, deren Kours auf 193.70 erhöhte; dasselbe war der Fall mit Lemberg-Czernowitzer (227.50), welche von Frankfurt aus stärker begehrt wurden.

Die Dienstvorschriften auf den Englischen Eisenbahnen.

In Deutschen und Oesterreichischen Eisenbahnkreisen ist die Ansicht ziemlich allgemein verbreitet, dass die bekannten Englischen Dienstvorschriften für den äusseren Eisenbahnbetriebsdienst (the code of regulations and rules), welche von dem Clearing house verfasst, von dem Handelsamte (Board of Trade) genehmigt und von allen, an dem ersteren betheiligten Eisenbahnen Grossbritanniens angenommen worden sind, als eine Musterleistung derartiger Bearbeitungen anzusehen sind. Prüft man diese Vorschriften lediglich in Bezug auf den sachlichen Inhalt der für die einzelnen Beamten und für die einzelnen Dienstverrichtungen gegebenen Bestimmungen, so wird gern zugestanden werden können, dass dieselben in knappster, bisweilen freilich etwas schwerfällig erscheinender Sprache eine bemerkenswerthe Einschränkung zeigen, welche vortheilhaft von der breiten Ausführlichkeit mancher Dienstanweisungen von festländischen Eisenbahnen Europas absticht. Selbstverständlich ist dem vielgerühmten „praktischen Sinne der Engländer" für diese Leistung in der Fachpresse bereits wiederholt und u. a. erst neuerdings in einem bezüglichen Artikel der „Oesterreichischen Eisenbahn-Zeitung" (in No. 30 d. J.) Lob gespendet worden.

Bei dieser anscheinend sehr einmüthigen Uebereinstimmung der Meinungen wagen wir es nicht ohne eine gewisse Schüchternheit — und auf die Gefahr hin, von besser unterrichteter Seite berichtigt zu werden — einige „formelle" Bedenken hervorzuheben, welche wir bei dem Durchlesen jener Dienstvorschriften empfunden haben, und welche unseres Erachtens „den praktischen Sinn" *nicht* auf seiner vollen Höhe zeigen.

Die in Rede stehenden Dienstvorschriften werden *sämmtlichen Stationsvorstehern, Bahnmeistern, Lokomotivführern, Heizern, Schaffnern, Signalwärtern, Rottenführern, Vorarbeitern, Rangirern, Bahnhofsarbeitern, Barrierenwärtern, Büreaugehilfen* (Clerks) und *Gepäckträgern* ausgehändigt. **Jeder dieser Beamten und Bediensteten ist verpflichtet, *sich mit dem* gesammten Inhalte *der Vorschriften vertraut zu machen, und wird* für die Kenntniss und Befolgung des Ganzen verantwortlich *gemacht!*** —

Man liest und staunt! — Keineswegs wollen wir die anerkannte Tüchtigkeit und Vorzüglichkeit des Englischen Bahnpersonals in Zweifel ziehen; aber wenn wir den Inhalt der Dienstvorschriften etwas genauer durchmustern, wird es uns schwer zu glauben, dass die vorstehende Forderung ihrem vollen Wortlaute nach durchführbar ist. Wir finden da u. a. Abschnitte über die verschiedenen Arten von Signalen, über die Handhabung des eingleisigen Betriebes auf zweigleisiger Bahn bei Gleisreparaturen oder Gleissperrungen, über das elektrische Blocksystem, über die Pflichten des Stationsvorstehers, des Signalmannes, des Barrierenwärters, des Zug- und Lokomotivpersonales, des Bahnmeisters u. s. w. Und für die Kenntniss und Befolgung aller bezüglichen Bestimmungen, welche im übrigen mit Rücksicht auf die gedrängte, beinahe hinsichtlich jedes Wortes wichtige Fassung doch einen recht stattlichen Band von etwa 120 Druckseiten in Anspruch nehmen, soll jeder der oben Genannten verantwortlich gemacht werden! —

Es ist ja zweifellos sehr schön und gewissermassen ein idealer Zustand, wenn der unterste Beamte einer Verwaltung annähernd in gleicher Weise wie seine sämmtlichen Vorgesetzten und wie die in den einzelnen Sonderzweigen der Verwaltung neben ihm thätigen Beamten mit den gesammten einschlägigen Dienstverhältnissen vertraut ist — aber die Nothwendigkeit für eine so scharfe Forderung ist doch kaum einzusehen. In dem so sehr umfangreichen und verwickelten Getriebe der Eisenbahnverwaltung erscheint es als ein grundsätzliches Bedürfniss, dass jeder Beamte und Bedienstete derselben zunächst mit den ihm besonders obliegenden Geschäften sowie mit denjenigen, zu welchen er erfahrungsmässig vertretungsweise mehr oder minder oft herangezogen werden kann bezw. herangezogen werden muss, auf das Genauste bekannt ist. Denn gerade in dem äusseren Eisenbahn-Betriebsdienste ist in hervorragendem Masse das beherzigenswerthe Wort: „multum, non multa" zu beachten. Ein durch unzureichende Kenntniss der Verhältnisse herbeigeführtes, missverständliches Ein-

greifen in die Betriebsgebahrung kann die verhängnissvollste Tragweite erhalten und keine, selbst durch die beste Absicht begründete, Entschuldigung schützt alsdann den Betreffenden vor den etwaigen Folgen des Strafgesetzes. Pflicht der Eisenbahnverwaltung ist es, die ihr zur Beförderung anvertrauten Personen und Sachen vor den Gefahren, welche der Eisenbahnbetrieb *stets* in sich birgt, nach bestem Können und Vermögen zu schützen; aber nicht minder ist es ihre ernste Pflicht, das Mass der Verantwortlichkeit für die Folgen dienstlicher Anordnungen derartig zu vertheilen, dass dasselbe auch im vollen Umfange von dem betreffenden Beamten oder Arbeiter getragen werden kann.

Von diesem Standpunkte aus erscheint uns das in den bezeichneten Englischen Dienstvorschriften gewählte Auskunftsmittel, alle Bestimmungen für den äusseren Dienst zusammenzufassen und für die Beachtung und Befolgung derselben *in gleicher Weise* sämmtliche im äusseren Dienst beschäftigten Personen vom Stationsvorsteher an bis zum gewöhnlichen Stationsarbeiter herab und sogar die Büreaugehilfen (Clerks) verantwortlich zu machen, in der That doch etwas sehr bequem — und nebenbei von einer Kühnheit, auf welche neidisch zu sein wir allerdings keine Veranlassung haben. Wenn die Handhabung dieser Vorschrift wirklich dem Wortlaute entspricht, so kann ein solches Verfahren sich unter Umständen als eine Rückendeckerei bedenklichster Art herausstellen. Wenn die Praxis dem Wortlaute widerspricht, so ist eine derartig ernst klingende, in Wirklichkeit aber einfach nichtssagende Redensart völlig überflüssig — viel Lärm um Nichts!

Die Abgrenzung des *möglichst geringen* Umfanges derjenigen Vorschriften, deren Kenntniss von den einzelnen Gattungen der Beamten und Arbeiter *durchaus* gefordert werden muss, ist allerdings erheblich schwieriger, als das Zusammenwerfen *sämmtlicher* bezüglichen Bestimmungen zu einem Ganzen, und belastet ausserdem die Verwaltung mit einer grossen Verantwortlichkeit. Selbstverständlich darf aber hierdurch denjenigen, welche Lust und Neigung empfinden, sich über das als unabweisbar erkannte geringste Mass des Wissenswerthen hinaus zu belehren, die — im übrigen leicht zu beschaffende — Möglichkeit hierzu nicht abgeschnitten werden.

Dass die Englischen Eisenbahnverwaltungen sich in dem vorliegenden Falle eine, unseres Erachtens ihnen obliegende Pflicht so sehr leicht gemacht haben erschwert es uns in hohem Grade, in das, den genannten Dienstvorschriften von so vielen Seiten gewidmete Lob ohne weiteres mit einzustimmen.

K—e.

Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in 1885.

Das im August herausgegebene *Poor*'sche Jahrbuch für 1885 umfasst das ganze oder mindestens den grössten Theil des Trunklinien-Eisenbahnkrieges und gleichzeitig einen Zeitabschnitt allgemeinen Geschäftsniedergangs. Dem Werke entnimmt die „Railr. Gaz." einen ausführlichen Auszug, aus dem wir folgendes wiedergeben.

Die Ergebnisse des Verkehrs sind nicht ungünstig gewesen, denn die niedrigen Beförderungssätze, welche den Nutzen der Bahnen verminderten, hatten doch den Erfolg, das Geschäft zu vermehren, sodass auf einigen Linien der Zuwachs sogar ein gewaltiger war.

Auf den, Berichte herausgebenden, Bahnen betrug der Verkehr in den letzten 4 Jahren in *Millionen Miles*

	1882	1883	1884	1885
bei einer Bahnlänge von Miles	95 752	106 938	113 173	123 110 (= 198 207 km)
Millionen von				
Personenmeilen .	7 483,1	8 541,3	8 778,6	9 133,7
Tonnenmeilen . .	39 302,2	44 064,9	44 725,2	40 151,9

Die jährliche Zunahme betrug also

	an *Personenmeilen*			an *Tonnenmeilen*		
	1883	1884	1885	1883	1884	1885
	1 058,2	237,3	355,1	4 762,7	560,3	4 426,7
oder in Prozenten	14,1	2,8	4,0	12,1	1,5	9,9

Hierbei ist aber zu berücksichtigen, dass erst im letzten Jahre von dem bei weitem grössten Theil der Bahnen Berichte erstattet sind, so dass die Angaben des Jahres 1885 sich beziehen auf 96,3 pCt. aller Bahnen, gegen nur 90,4 pCt. in 1884, 88,7 pCt. in 1883 und 83,5 pCt. in 1882.

Der Verkehr für die *Meile Bahn* ergab:

	1882	1883	1884	1885
Personenmeilen	78 146	79 876	77 570	74 190
desgl. für beide Richtungen täglich . . .	107	109⅓	106	101½
Tonnenmeilen	410 418	412 100	395 190	399 250
desgl. für beide Richtungen täglich . . .	548½	564½	541	547

Dies zeigt, dass die Dichtigkeit des Personenverkehrs sich vermindert hat, die des Güterverkehrs in den 4 Jahren auf den berichtenden Bahnen sich gleich geblieben und dass der Gesammtverkehr des Landes in jüngster Zeit nur langsam gewachsen ist.

Die angegebenen *Einnahmen* aus dem *Personenverkehr* haben betragen:

		1882	1883	1884	1885
im ganzen . .	D.	188 137 462	206 837 256	206 790 701	200 883 911
für die Meile .	„	1 964	1 841	1 828	1 632
für die Personenzugmeile	„	1,14	1,10	1,00	0,93½
für die Personenmeile . .	Cts.	2,514	2,422	2,356	2,200

Die Gesammteinnahme auf den betreffenden 123 110 Miles Bahn war daher im vergangenen Jahre 3 pCt. geringer als auf den 113 173 Miles der berichtenden Bahnen 1884 oder den 106 938 in 1883. Die Abnahme in dem Durchschnitts-Einnahmesatze ist vorzugsweise eine Folge des Trunklinien-Eisenbahnkrieges, der einen sehr grossen Theil des Personenverkehrs beeinflusste.

Die Personengeld-Einnahmen für die Meile waren danach 1885 um 10½ pCt. niedriger als das Jahr vorher und 16⅔ pCt. niedriger als 1882 und der Durchschnittssatz für die Personenmeile stand 6½ pCt. unter dem von 1884 und 12½ pCt. unter dem von 1882. Für das Jahr 1886 ist aber ein Aufwärtsgehen zu erwarten.

Die *Gütertransport*-Einnahmen sind angegeben auf:

		1882	1883	1884	1885
im ganzen . .	D.	485 778 341	544 509 831	502 869 910	519 090 992
für die Meile .	„	5 073	5 092	4 443	4 221
für die Güterzugmeile . .	„	1,59	1,55½	1,50	1,50
für die Tonnenmeile	Cts.	1,236	1,236	1,124	1,957

Die *Gesammtgüter*-Einnahmen standen also 1885 um 3½ pCt. höher als 1884, aber 4½ pCt. niedriger als 1883 ungeachtet einer Zunahme von 15 pCt. in der Betriebs-Meilenlänge und von 11 pCt. in der bewegten Gütermenge; die Einnahmen *für die Meile* waren um 5 pCt. niedriger als im Vorjahr und 17 pCt. niedriger als 1883; die Verminderung in den Einnahmen für die *Güterzug-Meile* betrug gegen 1882 etwa 6 pCt., gegen 1883 3½ pCt., gegen 1884 nichts; obwohl der Durchschnittsertrag für die *Tonnenmeile* gefallen ist: 15 pCt. gegen 1882 und 1883 und 6 pCt. gegen 1884. Dass dieser Rückgang in den Taxen keinen grösseren Einfluss auf die Einnahmen für die Zugmeile ausgeübt hat, ist der Zunahme in der durchschnittlichen Belastung der Güterzüge von 129 t in 1882, 126 t in 1883 und 133½ t in 1884 auf 142½ t in 1885 zuzuschreiben. Die Durchschnittsbelastung der Personenzüge hat sich nicht gehoben; sie betrug etwa 45 in den ersten zwei und 42½ in den letzten zwei Jahren.

Die Richtung der Güterfrachten ist eine ständig abwärts gehende, aber der Eisenbahnkrieg verursachte im vorigen und vorvorigen Jahre einen ungewöhnlich bedeutenden Niedergang und ein weiterer Verfall ist kaum zu befürchten. Nur im Westen könnte noch eine Ermässigung der Durchgangstaxen östlich von Chicago und St. Louis vorkommen. Der Durchschnitt betrug im letzten Jahre wenig mehr als 1 Cts. pro Tonnenmeile (= 2,64 ₰ pro Tonnenkilometer)*), also viel weniger als in irgend einem anderen Lande der Welt, wobei zu berücksichtigen ist, dass unser Netz eine grosse Zahl Eisenbahnen von sehr geringem Verkehr, folglich mit verhältnissmässig hohen Frachtsätzen einschliesst.

Die Einnahmen aus anderen Quellen, vorzugsweise aus dem Post- und Expressdienst, sind wie folgt angegeben:

	1882	1883	1884	1885
D.	54 071 507	55 765 693	53 645 997	44 735 516

Es widerstrebt uns, anzunehmen, dass eine Abnahme von 9 000 000 D. im letzten Jahr bei diesen Einnahmen vorgekommen sein könnte, denn sie sind der Art, dass sie vom Eisenbahnkrieg nicht beeinflusst werden und mit der Meilenzahl anwachsen. Wahrscheinlicher ist, dass in den 3 ersteren Jahren gewisse Zinseinnahmen eingerechnet sind.

Die *Gesammteinnahmen* waren:

		1882	1883	1884	1885
	D.	727 987 310	807 112 780	763 306 608	765 310 419
oder für die Meile . .	„	7 603	7 548	6 745	6 217

Die 123 110 Miles Bahn von 1885 erzielten also nur ein Geringes mehr als die 113 173 Miles von 1884 und 5 pCt. weniger als die 106 938 Miles von 1883. Die Einnahmen für die Meile

---

*) Auf den Preussischen Staatsbahnen 1884/1885: 3,82 ₰ pro Tonnenkilometer.

waren 1885 um 8 pCt. geringer als 1884 und $17^2/_3$ pCt. niedriger als 1883.

Man hätte nun natürlich erwarten müssen, dass mit der Zunahme des Verkehrs und der zurückgelegten Meilenzahl, gleichviel ob die Einnahmen sich erhöhten oder nicht, ein Anwachsen der Betriebsausgaben erfolgen werde.

Diese haben betragen:

	1882	1883	1884	1885
im ganzen D.	463 168 541	515 524 192	496 792 697	498 821 426
für die Meile Bahn . . „	4 837	4 822	4 390	4 051
für die Zugmeile . Cts.	$98^1/_2$	$89^1/_2$	$91^3/_4$	89

Es haben sich hiernach die Ausgaben im verflossenen Jahre unter der Linie von 1884 gehalten ungeachtet der erheblich grösseren Meilenzahl. Ohne Zweifel hätten 1885 auf die Bahnunterhaltung Millionen mehr verwendet werden sollen, die man nicht verausgabt hat; aber eine ansehnliche Ersparniss hat doch auch die stärkere Zugbelastung herbeigeführt. Im ganzen waren die Betriebsausgaben im letzten Jahre ungewöhnlich niedrig. Hiernach verbleibt ein Reinerträgniss von

	1882	1883	1884	1885
im ganzen D.	264 818 769	291 587 588	266 513 911	266 488 993
für die Meile „	2 766	2 726	2 355	2 166
für die Zugmeile . Cts.	56	54	49	$47^1/_2$

sodass also 1885 bei einer Zunahme der Bahnlänge um 9 pCt., des Personenverkehrs um 4 pCt. und des Güterverkehrs um 10 pCt. die Reineinnahmen in gleicher Höhe wie 1884 blieben, $8^1/_2$ pCt. weniger als 1883 und nur 0,6 pCt. mehr als 1882 betrugen; mit der Zunahme von 27 358 Meilen Bahn seit 1882 ist nur ein Mehrreinertrag von 1 670 224 D. erzielt, also weniger wie eine kleine Bahn von etwa 265 Miles Länge zu haben pflegt.

Nichts zeigt klarer als dies, wie sehr die Eisenbahnerträgnisse heruntergegangen sind. Die Reineinnahme für die Meile war 600 D. oder $21^2/_3$ pCt. im Jahre 1885 niedriger als 1882. Zuzuschreiben ist dies in erster Linie der Vermehrung der Eisenbahnen, die verhältnissmässig viel bedeutender war als der Zuwachs an Produktion und Verkehr; aber ebensowohl und hauptsächlich dem Heruntergehen der Durchschnittstaxen, denn mit der Taxe von 1882 würde der Verkehr von 1885 etwa 163 000 000 D. mehr eingebracht haben, als wirklich eingekommen sind. Bei Festhaltung der letzteren Taxen würde freilich ein grosser Theil der Transporte der Bahn überhaupt nicht zugekommen sein.

Gewisse Eisenbahngesellschaften besitzen höchst bedeutende Beträge von Werthpapieren anderer Eisenbahngesellschaften, deren Zinsen natürlich aus den Nettoerträgen der letzteren entnommen werden. Diese Zinsen werden dann, nachdem sie ein Theil des Einkommens einer Bahn gewesen sind, nochmals eine Einnahme der anderen und erhöhen demnach nicht den Gesammtbetrag der Eisenbahneinnahmen, wohl aber die unter die Aktien- und Obligationenbesitzer zu vertheilenden Beträge. Es wird nicht genügend beachtet, dass Eisenbahnwerthe mehr als einmal durch Aktien und Obligationen repräsentirt werden können. Die 100 000 000 D. Werthpapiere anderer Bahnen, welche z. B. die Pensylvania-Eisenbahngesellschaft in Händen hat, stehen zu Buche zunächst bei den Gesellschaften, welche sie herausgegeben haben, und zum zweitenmal kommt ihr Ankaufspreis in den Abschlüssen der Pensylvania-Eisenbahn vor. Das „Manual“ führt in einer besonderen Abtheilung 946 000 000 D. derartiger Werthe auf, welche abgezogen werden müssten von dem Gesammtkapital, um denjenigen Kapitalbetrag zu erhalten, welcher durch die Eisenbahnen wirklich gedeckt wird und den Betrag pro Mile Bahn darstellt.

Hierdurch würde sich ein Unterschied von nicht weniger als 7 687 D. an Aktien und Obligationen pro Meile Bahn ergeben, deren Zinsen von den Erträgen gezahlt werden müssen. Dies kommt einem Achtel der gesammten emittirten Aktien und Obligationen gleich.

Nimmt man die Summen, wie sie stehen (welche eine beträchtlich höhere Meilenzahl bedecken, als die, über welche Betriebsberichte bekannt werden), so haben die berichteten Kosten für Bahn und Ausrüstung betragen:

	1882	1883	1884	1885
Meilen . .	114 461	120 552	125 172	127 729
Kosten D.	6 035 090 146	6 684 756 045	6 924 554 444	7 037 627 350
für die Meile „	52 726	55 461	55 329	55 098

Die Zunahme in den berichteten Kosten hat seit 1882 gerade 1 Milliarde Dollars betragen = $16^2/_3$ pCt., in der Meilenzahl dagegen nur $11^1/_2$ pCt. Der bei weitem grösste Theil dieser Zunahme entstand in dem ersten Jahr.

Das Kapital für die Meile stellt sich nach den Berichten wie folgt dar:

	1882	1883	1884	1885
Aktien . . . . D.	30 674	30 759	30 064	29 867
Obligationen . . „	28 268	28 650	29 317	29 453
andere Schulden „	2 352	2 243	1 955	3 840
Summa D.	61 294	61 652	61 326	63 160

Es kam hierbei also wenig Veränderung vor bis zum letzten Jahre, in welchem muthmasslich die verfallenen und unbezahlten Koupons der vielen, in „Receivers“ Händen befindlichen Bahnen in die „anderen Schulden“ eingerechnet sind, diese nahezu verdoppelnd. Diese Posten werden wahrscheinlich eine bedeutende Aenderung erfahren durch die im Gange befindlichen „Reorganisationen“ der verschiedenen Gesellschaften.

Die in neuerer Zeit gebauten bezw. noch im Bau stehenden Bahnen werden einen viel niedrigeren Durchschnitts-Kapitalsatz für die Meile erreichen.

Es muss übrigens beachtet werden, dass die Kapitalzunahme nicht allein die Beträge für neu gebaute Bahnen, sondern auch die für die Verbesserung der alten Bahnen darstellt, die beständig fortschreitet und jährlich viele Millionen erfordert, die aber im letzten Jahre wohl weniger bedeutend war, als in einem der vorhergegangenen Jahre seit 1879 oder 1878.

Das Gesammteinkommen (Reinerträge und sonstige Einnahmen) der berichterstattenden Bahnen hat ergeben:

	1882	1883	1884	1885
D.	315 663 225	359 942 327	349 756 172	352 881 470

Hieraus sind an Obligationszinsen und Dividenden gezahlt

	1882	1883	1884	1885
Zinsen . . D.	(?)	(?)	167 286 139	179 681 322
Dividenden „	97 159 549	101 579 038	93 203 835	77 672 105

Die Dividendenzahlungen würden genügt haben, um für alle am Jahresbeginn vorhanden gewesenen Aktien eine Durchschnittsdividende zu vertheilen von:

1882	1883	1884	1885
3,04	2,90	2,51	2,06

Der Gesammtbetrag der vorjährigen Dividendenzahlung ist der geringste seit 1880, und selbst damals wurde für die Aktien der 84 225 Miles beinahe die gleiche Summe gezahlt, wie 1885 für die Aktien von 123 110 Miles. Aber der im Jahre 1885 gegen 1884 um 18 pCt. geringere Betrag steht einer Zunahme des Aktienkapitals von nur $1^1/_2$ pCt. gegenüber.

Von dem ausstehenden Aktienkapital repräsentiren natürlich viele Millionen nicht wirkliche Kosten; aber es gibt auch viele Werthpapiere, die Eigenthum repräsentiren, welches viel mehr gekostet hat, als deren Nennwerth. Es darf nicht vergessen werden, dass der erreichbare Durchschnitts-Zinssatz im Fallen begriffen ist, und es ist thöricht, zu erwarten, dass Eisenbahnpapiere dem allgemeinen Schicksal des Kapitals entgehen sollten. In Anbetracht der gewaltigen Zunahme des Eisenbahnnetzes in sehr kurzer Zeit, der Eisenbahnkriege und der allgemeinen Bedrückung des Geschäfts, ist es immerhin bemerkenswerth, dass der Rückgang in dem erzielten Gewinn seit 1882 nicht noch ein grösserer, als der vorerwähnte, gewesen ist. H.

Eisenbahnen in China und Japan.

Wie Französische Blätter berichten, ist der Englischen Firma Jardine, Matheson & Co. die Herstellung einer Eisenbahn im Norden von Formosa, welche von Tamsni nach Kelung führen soll, seitens der Chinesischen Regierung übertragen worden. Angeblich handelt es sich hier um eine strategische Linie, um die Insel gegen etwaige künftige Angriffe zu sichern. Es wird behauptet, dass der Englische Minister Lord Rosebery die Bemühungen der Firma um Uebertragung des Baues der Bahn unterstützt und derselben einen der Chinesischen Sprache mächtigen Konsularbeamten zur Verfügung gestellt habe.

Auch in Japan macht der Eisenbahnbau Fortschritte. Am 1. August d. J. ist dort die Schinano-Etschigo-Eisenbahn in einer Länge von 45 Meilen mit 6 Stationen, sowie die Linie von Staoetsu nach Sekiyama eröffnet worden. Ferner ist der Bau der Linie zwischen Schimonseki und Janagawa in einer Länge von 85 Meilen in Angriff genommen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 71 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 11. September 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Eröffnungen.

Eröffnung der Neubaustrecke Trachenberg-Herrnstadt, E.-D.-B. Breslau. Am 15. September d. J. wird die Neubaustrecke Trachenberg-Herrnstadt mit den Haltestellen Klein-Bargen, Tschepline, Pakuswitz und Camin und dem Bahnhofe Herrnstadt zur unbeschränkten Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren und Gütern und mit Ausschluss der Haltestellen Klein-Bargen und Camin auch zur Abfertigung von Fahrzeugen dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Für den Personenverkehr kommen zunächst nur Billets der II., III. und IV. Wagenklasse zur Ausgabe.

Die Personenbeförderung auf der Neubaustrecke erfolgt nach Massgabe des nachstehenden Fahrplanes:

1251	1253	1255	Stationen	1252	1254	1256
Gemischte Züge 2.—4. Kl.				Gemischte Züge 2.—4. Kl.		
			Abf. ↓ Ank. ↑			
6.05	12.00	5.10	Herrnstadt	9.10	3.40	9.45
6.21	12.16	5.26	Camin	8.56	3.26	9.31
6.33	12.28	5.38	Pakuswitz	8.45	3.15	9.20
6.45	12.40	5.50	Tschepline	8.34	3.04	9.09
7.00	12.55	6.05	Klein-Bargen	8.19	2.49	8.54
7.14	1.09	6.19	Trachenberg	8.04	2.34	8.39
			Ank. Abf.			

Die Tarifsätze für den Lokalgüter- und Kohlenverkehr erscheinen in dem am 15. September d. J. in Kraft tretenden Nachtrag V zum diesseitigen Lokal-Gütertarif, welcher noch anderweite Berichtigungen und Ergänzungen enthält, bezw. in einem Nachtrage III des zugehörigen Anhanges sowie in dem an demselben Tage zur Einführung gelangenden Nachtrage VIII zum Kohlen-Ausnahmetarife des diesseitigen Bezirks. Exemplare dieser Nachträge können, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich durch die Stationskassen bezogen werden.

Die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Lokaltarifs für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere vom 1. April 1885 unter Zugrundelegung der im Nachtrage V zum Lokal-Gütertarif enthaltenen Entfernungen, welche zugleich auch für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren massgebend sind.

Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die vorbezeichneten Verkehrsstellen vorläufig nicht geeignet.

Breslau, den 8. September 1886. (1854)
Königliche Eisenbahndirektion.

Holsteinische Marschbahn. Eröffnung der Bahnstrecke Heide-Lunden. Wir bringen hiermit zur Anzeige, dass die Strecke Heide-Lunden unsrer Neubaustrecke Heide-Ribo am 1. September d. J. dem öffentlichen Verkehr für die Beförderung von Personen, Gütern und lebenden Thieren übergeben wird.

Der Fahrplan sowie die Tarife sind auf sämmtlichen Bahnhöfen unsrer Verwaltung ausgelegt bezw. in Empfang zu nehmen.

Glückstadt, den 28. August 1886. (1855)
Die Direktion.

2. Güterverkehr.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr zwischen Oesterreich und Belgien bezw. Holland. Der seit 1. August 1885 bestehende Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Bahn, der Prag-Duxer Bahn im Staatsbetrieb, der K. K. priv. Bömischen Nordbahn, den Bayerisch-Oesterreichischen Grenzstationen und Donauumschlagsstationen Deggendorf, Regensburg und Passau einerseits, dann den Umschlagsplätzen Gustavsburg, Mannheim und Ludwigshafen a/Rh. (transit) anderseits tritt sammt den zugehörigen Nachträgen am 1. Oktober d. J. ausser Kraft und kommt an dessen Stelle vom genannten Zeitpunkt ab ein neuer Tarif mit theils ermässigten und theils erhöhten Frachtsätzen für die seitherigen Umschlagsplätze zur Einführung, welcher ausserdem auch neue Sätze für die Hafenstationen Frankfurt a/M., Mainz und Kastel enthalten wird.

München, im August 1886. (1856)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Generaldirektion der
Königl. Bayer. Staatseisenbahnen
Verkehrsabtheilung:
I. V. gez. Fischer.

Die Bayerische Station Bergrheinfeld ist vom heutigen Tage an in direkten Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. getreten. In den nächsten Nachtrag zum **Hannover-Bayerischen Verbands-Gütertarif** (Heft No. 3) werden die bezüglichen Entfernungen, beziehungsweise Tarifsätze einbezogen. Einstweilen ertheilen auf Anfrage die Güterexpeditionen der Verbandsstationen Auskunft.

Hannover, den 1. September 1886. (1857)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Magdeburg-Bayerischer Eisenbahnverband. Ausnahme-Frachtsätze für Holztransporte zwischen Ingolstadt-Lokalbahnhof einerseits und Braunschweig und Halle andererseits. Für die Beförderung von Europäischem Holz des Spezialtarifs II in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen der Station Ingolstadt-Lokalbahnhof der Bayerischen Staatsbahnen und den Stationen Braunschweig und Halle des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg kommen fortan direkte Frachtsätze zur Berechnung, welche auf den betheiligten Verbandsstationen zu erfahren sind.

Magdeburg, den 4. September 1886. (1858)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für den **Transport von Holz** des Spezialtarifs II im Verkehr zwischen Ingolstadt (Lokalbahnhof) und den nachbenannten Stationen unseres Verwaltungsbezirks, nämlich Algermissen, Banteln, Bielefeld, Bockenheim, Brakel, Cassel (Ober- und Unterstadt), Celle, Friedberg in Hessen, Giessen, Göttingen, Gütersloh, Hameln, Hannover (Nordbhf.), Hainholz, Hannover (Südbhf.), Hildesheim, Höxter, Linden (Fischerhof), Linden (Küchengarten), Lippstadt, Marburg a. d. L., Minden i/W., Münden i/H., Northeim, Oeynhausen (Nordbhf.), Oeynhausen (Südbhf.), Paderborn, Peine, Pyrmont-Lügde, Soest, Vlotho, Willebadessen finden bei direkter Expedition vom 16. August d. J. an Ausnahmefrachtsätze Anwendung, über deren Höhe die Güterexpeditionen der genannten Stationen auf Befragen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 4. September 1886. (1859)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Lokal-Güterverkehr. Der in unserem Lokal-Gütertarif enthaltene Ausnahmetarif 4 für Zuckerrüben etc. findet vom 15. d. Mts. ab auch Anwendung auf den Transport von Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation in Sendungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen.

Lübeck, den 3. September 1886. (1860)
Die Direktion der
Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Ausnahmetarif vom 1. August 1886 für die Beförderung von Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieg- etc. Gebiet, sowie für Ruhrkokes nach den Hochofenstationen jener Gebiete. Vom 10. d. M. ab werden die Stationen Dehrn und Steeden a/d. Lahn der Kerkerbachbahn für den Versand von Eisenerz und die Station Bochum Rh. des diesseitigen Verwaltungsbezirks für den Versand von Ruhrkokes zum Hochofenbetrieb in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen.

Näheres ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 7. September 1886. (1861)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Für den Güterverkehr zwischen **Lichtenfels B. St. B.** und folgenden **Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona**, nämlich:

Altona, Elmshorn, Hadersleben, Hamburg H., Hohnstorf, Husum, Neumünster, Ottensen, Pinneberg, Rendsburg, Schulterblatt und Tornesch

sind die, der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen vom 15. d. Mts. an theilweise geändert. Ueber die eintretenden Taxermässigungen ertheilen die Güterexpeditionen der genannten Stationen auf Anfrage Auskunft.

Für Schleswig-Lichtenfels findet in Spezialtarif III der bisherige Frachtsatz noch bis zum 31. Oktober d. Js. Anwendung. Vom 1. November a. c. an beträgt pro 100 kg die Fracht 1,71 *M.*

Hannover, den 4. September 1886. (1862)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 15. September d. J. tritt der Nachtrag VIII zum Gütertarif Heft 1 in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Berichtigungen, Entfernungen für die neu aufgenommene Haltestelle Radis des

Direktionsbezirks Erfurt, sowie Ausnahmetarifsätze für Steine etc. zwischen Berlin Lehrter und Potsdamer Bahnhof und Zahna.

Erfurt, den 7. September 1886. (1863)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Am 1. Oktober d. J. tritt der zweite Nachtrag zu Heft I A (Baden-Westschweiz) der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife in Kraft. Derselbe enthält Berichtigungen, Frachtsätze für die Station Pforzheim der Badischen Bahn, Ergänzung der Ausnahmetarife No. 5 und 8, Aufnahme eines Ausnahmetarifs No. 19 für Strohmasse etc. und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 9 (Steine). Insoweit die letzteren Frachterhöhungen mit sich bringen, bleiben die bezüglichen seitherigen Taxen noch bis zum 1. Januar 1887 in Kraft.

Karlsruhe, den 6. September 1886. (1864)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Am 1. Oktober d. J. tritt der 2. Nachtrag zu Heft I B—F der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife in Kraft. Derselbe enthält eine Zusatzbestimmung zu § 3 des Reglements, Berichtigungen, Aufnahme der Stationen Heissenstein, Lauterburg, Lauterburg Rheinhafen und Mülhausen Nord der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, des Uebergangspunktes Rodingen Franz. Grenze der Luxemburgischen Prinz Heinrichbahn, der Stationen Biebrich-Mosbach und Burgsolms des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und der Station Hanau Nordbahnhof des Direktionsbezirks Hannover, Vermehrung der Schweiz. Schnittfrachten der Ausnahmetarife No. 5, 8 und 13, Aufnahme je eines Ausnahmetarifes für Strohmasse etc. und Fensterglas und Glastafeln und neue Schnittfrachtsätze der Schweiz. Bahnen für Ausnahmetarif No. 9 (Steine). Insoweit diese letzteren Schnitttaxen Frachterhöhungen in sich schliessen, bleiben die seitherigen billigeren Taxen noch bis zum 1. Januar 1887 in Kraft.

Karlsruhe, den 6. September 1886. (1865)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch - Westösterreichisch-Ungarischer und Sächsisch - Oesterreichischer Verband. Vom 15. d. M. ab wird für den Transport leer zurückgehender Bierfässer bei Verladung in leer zurückgehende Bierwagen im Verkehre von Adorf, Altenburg, Chemnitz, Dresden, Leipzig, Zittau und Zwickau nach Pilsen (K. K. Oesterr. Staatsb. und Böhm. Westbahn) eine Ausnahmetarifirung gewährt und die Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 1 000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief zu den Sätzen des Spezialtarifs III berechnet.

Dresden, den 4. September 1886. (1866)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Sächsisch - Württembergischer Güterverkehr. Für leer von Chemnitz nach Nürtingen zurückgehende, in zurückzubefördernde Bier - Spezialwagen verladene Bierfässer wird die Fracht vom 10. September d. J. ab vorläufig auf die Dauer eines Jahres für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 1 000 kg pro Wagen nach dem Satze des Spezialtarifes III berechnet, sofern nicht die Tarifirung zum halben Gewicht nach der Stückgutklasse eine billigere Fracht ergibt.

Dresden, den 3. September 1886. (1867)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Oesterreich. Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Der auf Seite 28 des Nachtrages IV zum Tarif Oesterreich-Laube resp. Tetschen / Bodenbach - Landungsplatz vom 1. April 1885 rücksichtlich Aussig - Laube im Ausnahmetarife No. 24 enthaltene Frachtsatz findet bis auf weiteres, längstens bis Ende Juni 1887, auch auf im Bahnhofe Tetschen eingelagerte Transporte Anwendung, welche während dieser Zeit per Bahn zur Expedition gelangen.

Wien, den 7. September 1886. (1868)
Die Betriebsdirektion.

Einführung von Ausnahmetarifen für den Transport von Nutzholz und Schwellen, dann von Kohle und Koaks nach Rumänien. Mit 1. Oktober 1886 gelangen zur Einführung:

1. Der Ausnahmetarif für den Transport von Nutzholz und Schwellen von Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, Ersten Ungar. - Galiz. Eisenbahn, K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn und der K. K. priv. Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn (Oesterr. Linien) nach Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Rumän. Linien) und der Rumänischen Eisenbahnen.

2. Der Ausnahmetarif für den Transport von Kohlen und Koaks von Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie von der Station Oswiecim der K. K. Oesterr. Staatsbahnen nach Stationen der Lemberg - Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Rumän. Linien) und der Rumänischen Eisenbahnen.

Durch letzteren Ausnahmetarif wird der Kohlen - Uebernahmetarif nach Rumänien vom 15. November 1878 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare der genannten Ausnahmetarife können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 2. September 1886. (1869)
Die Centralleitung der K. K. pr. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn,
Namens der Verbandverwaltungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Güter des Spezialtarifes III treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr. - Ungar. Monarchie" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Von resp. nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach resp. von	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Wien, Stadlau Oe. U. St. E. G., Wien K. E. B., Wien, Nussdorf, Klosterneuburg-Weidling K. F. J. B., Wien, Floridsdorf K. F. N. B., Wien, Jedlesee, Korneuburg Oe. N. W. B.	1,06 ℳ
Von resp. nach Dresden-Elbkai nach resp. von Wien, Stadlau Oe. U. St. E. G., Wien K. E. B., Wien, Nussdorf, Klosterneuburg-Weidling K. F. J. B., Wien-Floridsdorf K. F. N. B., Wien, Jedlesee, Korneuburg Oe. N. W. B.	1,28 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive (10) zehn Pfennige Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 4. September 1886. (1870)
Die Betriebsdirektion.

3. Submissionen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Lieferung von Schienen. Die in monatlich gleichen Theilmengen vom Januar bis Ende Juni 1887 zu bewirkende Lieferung von

6 280 t Schienen Profil F

wird ausgeschrieben.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im Ingenieur-Hauptbüreau hier (Böhmischer Bahnhof, Flügel A, Erdgeschoss) zur Einsicht aus und können daselbst Abdrücke davon für je 30 ₰ abgegeben werden. Die Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Schienen" bis zum 25. September 1886 $10^{1}/_{2}$ Uhr an die Königliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen postfrei einzureichen und werden zu dieser Zeit in Gegenwart etwa erschienener Anbieter eröffnet. Die Preise sind frei Bahnhof Zwickau und auch Leipzig Bayerischer oder Dresdener Bahnhof zu stellen.

Die Auswahl unter den Bietern, welche bis zum 15. Oktober d. J. einschliesslich an ihre Gebote gebunden sind, bleibt vorbehalten. Wer bis dahin keine Nachricht über die Annahme seines Angebotes empfängt, hat dasselbe als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, den 7. September 1886. (1871)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Fortsetzung der offiz. Anzeigen auf S. VI.

II. Privat-Anzeigen.

No. 17. Jahrgang 1886. Berlin, am 11. September 1886.

Anzeiger

berzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 9. September Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Kolli mit Buchstaben sign.:

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	Rolle	Leder	—	12	1	Aerschot	Grand Central Belge	
2	A H S 1881	6	1	—	Wagendecke mit Stricken		52	2	München C. B.	Bayerische Stsb.	
3	B	1630	1	Ballen	Seilerwaaren	—	41	3	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
4	B	1803	1	Kiste	?	—	12	4	Lüdenscheid	„	
5	B	7641	1	Fass	gefüllt	—	470	5	Düren	Linksrh. Köln	
6	B H	1328/9	2	Ballen	?	—	57	6	Rheydt	„	
7	B M K	8337	1	Bierfass	leer	—	31	7	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
8	B S	69	1	Bund	Kinderholzschuhe	—	—	8	Altenessen	Rechtsrh. Köln	
9	C F S	—	1	Kiste	Glas	—	—	9	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
10	C W	158	1	Ballen	Holzwaaren	—	37	10	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
11	F B	12	1	Sack	leere Säcke	—	11	11	Rheine	Rechtsrh. Köln	
12	F M	26	1	Fass	leer	—	14	12	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
13	F M	29	1	Ballen	?	—	58	13	Rheydt	Linksrh. Köln	
14	F. P. S.	—	1	„	Lumpen	—	184	14	Ründeroth	Rechtsrh. Köln	
15	F W	820/1	2	„	?	—	—	15	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	bez. Köln-Budapest.
16	G B	259	1	Kübel	Butter	—	15	16	Haardt	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Langensalza.
17	G R	23028	1	Korb	gefüllt	—	32	17	Mannheim	Badische Stsb.	
18	G S	110	1	Ballen	Holzstoffpapier	—	52,5	18	Fürstenberg a/Oder	K. E.-D. Berlin	auf d. Strecke gefunden. Ballen trägt Blaustiftbezeichnung „Hannover".
19	H	—	1	Kiste	Eisenwaaren	—	44	19	Ehrenfeld	Linksrh. Köln	
20	H C	3	1	Ballen	Bettkissen	—	3	20	Karlsruhe	Badische Stsb.	
21	H S	152	1	Bund	Flacheisen	—	25	21	Ründeroth	Rechtsrh. Köln	
22	J C	51	1	Korbflasche	gefüllt	—	63	22	Mannheim	Badische Stsb.	
23	J J T	1/2	2	Bund	Rundstahl	—	97	23	B. Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
24	J. K	264	1	Fass	leer	—	10	24	Mannheim	Badische Stsb.	
25	J S	7021	1	Kiste	Spielwaaren und Musikinstrumente		108	25	Ohligswald	K. E.-D. Elberfeld	
26	K	—	1	Pack	3 leere Körbe	—	7	26	Unna	„	aus 20 Stück bestehend, 2 Stück mit K bezeichnet.
27	K	—	1	Bund	Eisen	—	51	27	Landsberg	Bayerische Stsb.	
28	K	6	1	Pack	12 weisse Butterbrodkörbchen		—	28	B. Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
29	K C	1250	1	Fass	Oel	—	69	29	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
30	L S	1823 oder 1828	1	Pack	Papier	—	6	30	Neviges	K. E.-D. Elberfeld	bekl. Deutz-Neviges.
31	M	—	1	—	2 löch. Heerdplatte	—	5,5	31	Ohligswald	„	bekl. Dülmen-Ohligswald.
32	M D	872	1	Ballen	?	—	13	32	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
33	P R 25 Liter	7437	1	Fass	leer	—	16	33	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
34	R	673	1	Kiste	?	—	28	34	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
35	R	2981	1	„	Steingutwaaren	—	67	35	Rheydt	„	
36	R	3460	1	Ballen	?	—	127	36	„	„	
37	R	238	1	Kiste	leer	—	20	37	Reitzenhain	Sächsische Stsb.	
38	R B	—	1	Pack	Düten	—	22	38	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
39	R. J. K.	33	1	„	Schiefertafeln	—	10	39	Dortmund K M	Rechtsrh. Köln	
40	R S	1358	1	Ballen	?	—	115	40	Lübeck Güterexp.	Lübeck-Büchen	am 28/8. Zug 306 aus Wagen 7569 Köln rrh. entladen.
41	S	987	1	Kiste	Seifenpulver	—	60	41	Steele	K. E.-D. Elberfeld	
42	S	2292	1	Fass	Oel	—	63	42	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
43	S V	1506	1	Pack	ansch. Hämmer	—	3,75	43	Lüttringhausen	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Lüttringhausen.
44	T	—	1	—	eisernes Rohr	—	3	44	Breslau	K. E.-D. Breslau	

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
45	W	162	1	Sack	Wollabfälle —	60	45	Kirchberg	Sächsische Stsb.	
46	W F	55	1	Kiste	? —	10	46	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
47	W H	1600	1	Bierfass	leer —	16	47	Hamm	Rechtsrh. Köln	
48	W J	—	1	—	Pflugschaar —	3,5	48	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
					B. Kolli mit Adr. sign.:					
49	Aktien-brauerei (undeutlich)	1399	1	Fass	leer —	11	49	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
50	Brüstle	933	1	Fässchen	leer —	11	50	Karlsruhe	Badische Stsb.	
51	C F München	1410/11	2	Säcke	Farberde (Unbraun)	178	51	München C. B.	Bayerische Stsb.	
52	C. Planck	268	1	Fass	leer —	20	52	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
53	Greve-Stirnberg	—	2	Fässchen	leer —	12	53	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
54	Ph. Coblenzer in Wehdau	—	2	Eierkisten	leer —	42	54	Quakenbrück	Rechtsrh. Köln	
55	Pschorr	5173	1	Bierfass	leer —	26	55	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
56	Thonwerk F. Bettelheimer Bibrich	—	1	Partie	Thonplatten —	—	56	Troisdorf	Rechtsrh. Köln	
					C. Kolli mit Numm. sign.:					
57	—	27	1	Pack	Körbe —	—	57	Weimar	K. E.-D. Erfurt	bez.: Altenburg - Göschwitz.
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
58	— roth	—	17	Kolli	Eisen —	255	58	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	aus Wagen Breslau 7844.
59	weiss I	—	2	Stangen	Eisen —	13,5	59	Minden	K. E.-D. Hannover	
60	weisser Strich	—	1	—	Wagenbüchse —	2,5	60	Osnabrück	Rechtsrh. Köln	
61	×	—	1	—	loses Stück Eisen oder Maschinentheil	9	61	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
62	T (in Raute)	9	1	Pack	Draht —	9	62	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
					E. Kolli ohne Signatur:					
63	—	—	1	Ballen	2 Stück karirt. Bettzeug	13,5	63	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
64	—	—	2	—	unverpackte eiserne Bolzen, ungefähr 1 m lang	15	64	Glatz	K. E.-D. Berlin	
65	—	—	1	—	Brett —	23	65	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
66	—	—	1	—	Bufferfeder —	4	66	Opladen	„	
67	—	—	1	Ring	Draht —	25	67	Herdecke	„	
68	—	—	1	Stück	Eisen —	7,5	68	Soest	K. E.-D. Hannover	
69	—	—	1	Kollo	Eisenspindel —	14,5	69	Bayreuth	Bayerische Stsb.	
70	—	—	1	„	Gusseisentheil	6	70	Münster	Rechtsrh. Köln	
71	—	—	1	—	Gussrad mit Schraubenschlüssel	24	71	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
72	—	—	1	—	schwarzer Holzschuh	0,25	72	Speldorf	Rechtsrh. Köln	
73	—	—	1	—	Hundchen —	—	73	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
74	—	—	1	—	Kinderwagen —	13	74	Kleinen	Meckl. Friedr. Frzb.	
75	—	—	1	Korb	leer —	2	75	Mannheim	Badische Stsb.	
76	—	—	1	Bund	2 leere Körbe —	2,5	76	„	„	
77	—	—	1	Pack	Messingblech —	12	77	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
78	—	—	1	Korb	eis. Nieten —	102	78	Neviges	„	
79	—	—	1	—	Nivellirinstrument —	—	79	Cüstrin	K. E.-D. Bromberg	
80	—	—	1	—	Ofenrost —	1,5	80	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
81	—	—	1	Packet	? —	3,5	81	Baelen	Grand Central Belge	
82	—	—	4	—	Pflugschaaren —	15	82	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	mit der Bemerkung: „Ulm - Mannheim nachbehandeln" versehen.
83	—	—	1	—	Reisstrohbesen —	—	83	Rheine	Rechtsrh. Köln	
84	—	—	1	—	zusammenlegbarer Rohrsessel	—	84	Mannheim	Badische Stsb.	
85	—	—	3	Stangen	Rundeisen, 5,15 m lang	45	85	Ründeroth	Rechtsrh. Köln	
86	—	—	1	—	leerer Spahnkorb mit Deckel	1	86	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
87	—	—	2	Bund	Stahl —	50	87	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
88	—	—	3	Stäbe	Stahl —	8	88	„	„	
89	—	—	2	—	schmiedeeis. Stecheisen	—	89	B. Rittershausen	„	
90	—	—	1	Taubenkorb	leer —	8	90	Charleroi Et.	Grand Central Belge	
91	—	—	1	Packet	4 hölzerne Tischfüsse	8	91	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
92	—	—	1	—	Uhrgewicht, (Tannenzapfen)	1,5	92	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
93	—	—	1	—	Viehgitter —	—	93	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
94	—	—	1	Stange	Vierkanteisen —	37	94	Ohligswald	K. E.-D. Elberfeld	
95	—	—	1	—	Wagentafel —	—	95	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
96	—	—	1	Kollo	Zahnrad —	9	96	Hiltrup	Rechtsrh. Köln	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	1555	1	Kiste	— —	40	1	O. Szolnok	Ungar. Staatsb.	von Budapest seit 29/8.
2	A. a	3551	1	Steige	? —	—	2	Jaszberény	„	von Eger seit 8/8.
3	A D	142	1	Fass	Bier —	40	3	Szajol	„	seit 27/8.
4	A. V. T.	916	1	Stück	Kippe —	—	4	Petrozseny	„	von Arad seit 18/8.
5	B B	—	4	„	leere Bierfässer —	100	5	Prag	Oesterr. Nordwestb.	seit 28/8.
6	B G	65783	1	Ballen	? —	76	6	Reichenberg	Südnordd. Verb.	„ 29/8.
7	B H B	123	1	—	Leine —	—	7	Tetschen	Oesterr. Nordwestb.	„ 3/8.
8	D R	954	1	Kasten	— —	72,5	8	Szolnok	Ungar. Staatsb.	von Köbanya seit 4/8.
9	F L	679	1	Fass	? —	118	9	Trautenau	Oesterr. Nordwestb.	seit 18/8.
10	J J K	1568	1	Kiste	Möbel —	—	10	Laube	„	„ 6/8.
11	K	—	1	Pack	5 Stück Tragkörbe —	14	11	Tetschen	„	„ 14/8.
12	L	303	1	Sack	Reis —	97	12	Prag	„	„ 22/8.
13	L B	1	1	Ballen	Manufaktur —	7	13	Gollsch-Jenikau	„	„ 25/8.
14	M A V	—	4	Stück	hölzerne Kippen —	—	14	Arad	Ungar. Staatsb.	„ 14/8.
15	M B N S	2083	3	„	Calmuk —	30	15	Prag	Oesterr. Nordwestb.	„ 21/8.
16	M B S	8448	1	Kiste	Cichorie —	67,5	16	Startsch-Trebic	„	„ 9/8.
17	P	15	1	Ballen	Häute —	90,5	17	Prag	„	„ 20/8.
18	R	415	1	Fass	? —	204	18	Arad	Ungar. Staatsb.	„ 24/8.
19	S	—	1	Bund	2 Körbe —	6	19	Sedletz Kuttenberg	Oesterr. Nordwestb.	„ 29/8.
20	W	2	10	Fass	? —	50	20	Prag	„	„ 29/8.
21	W St	416	1	Kiste	? —	25,5	21	Königgrätz	Südnordd. Verb.	„ 28/8.
22	Kapozvar	—	1	Bund	Säcke —	22	22	T. Földvar	Ungar. Staatsb.	„ 17/8.
23	Konitzr.	—	1	Sack	Weizen —	87	23	Lököshaza	„	„ 21/8.
24	„Legeli“ Szegedin	0	2	Säcke	Mehl —	170	24	Trautenau	Oesterr. Nordwestb.	„ 13/8.
25	Liebmann	—	5	Stück	Säcke —	9,5	25	Arad	Ungar. Staatsb.	„ 26/7.
26	Pass	22	1	Sack	Weizen —	36	26	Szeged	„	von Vukovar seit 13/8.
27	S Porges	—	1	Ballen	Säcke —	20	27	Prag	Oesterr. Nordwestb.	seit 14/8.
28	—	1	1	Koffer	? —	17	28	Wien	„	„ 27/8.
29	—	803	1	Hut	Zucker —	10,5	29	Szolnok	Ungar. Staatsb.	„ 19/7.
30	—	1151	1	Kollo	Säcke —	37	30	Déva	„	„ 5/8.
31	—	1399	1	Hut	Zucker —	9,5	31	Ujszasz	„	von N. Várad seit 17/7.
32	—	—	6	Stück	Betttheile —	1	32	Arad	„	seit 16/8.
33	—	—	1	„	Brett —	85	33	M. Berény	„	„ 25/5.
34	—	—	1	„	Brett —	10	34	Uj Szolnok	„	„ 4/8.
35	—	—	1	Partie	Coax —	750	35	„	„	„ 26/8.
36	—	—	1	Pack	Gläser —	1,5	36	Pardubitz	Südnordd. Verb.	„ 17/8.
37	—	—	1	Bund	Heugabeln —	6	37	Polna	Oesterr. Nordwestb.	„ 20/8.
38	—	—	1	Pack	Holzspäne —	3,4	38	Liebstadtl	Südnordd. Verb.	„ 6/8.
39	—	—	14	Stück	Holzstangen —	158	39	Arad	Ungar. Staatsb.	„ 9/7.
40	—	—	1	Sack	Korn —	75	40	Prag	Oesterr. Nordwestb.	„ 27/8.
41	—	—	3	Stück	eiserne Reifen —	1	41	Csaba	Ungar. Staatsb.	„ 16/8.
42	—	—	1	Stange	Rundeisen —	2	42	Trs. Jedlersee	Oesterr. Nordwestb.	„ 27/8.
43	—	—	1	Bund	Säcke —	20	43	M. Berény	Ungar. Staatsb.	„ 29/8.
44	—	—	1	Kollo	leere Säcke —	22	44	T. Földvar	„	„ 17/7.
45	—	—	19	Stück	Stangenholz —	57	45	Kurtics	„	von Pankota seit 23/6.
46	—	—	3	„	roh bearbeitete Steine	500	46	Iglau	Oesterr. Nordwestb.	seit 22/8.
47	—	—	1	„	Thürschutzbrett —	2	47	Gyula	Ungar. Staatsb.	von N. Várad seit 15/8.

Fortsetzung der offiz. Anzeigen von Seite II.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 16 000 Kiefernschwellen soll vergeben werden; Bedingungen können bei unserer Magazinsverwaltung dahier, sowie auf dem Büreau des Grossh. Eisenbahnbaumeisters zu Alsfeld eingesehen, im übrigen gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ pro Exemplar an unsere Kanzlei bezogen werden. Angebote versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen sind bis zum 21. d. M. dahier einzureichen.

Giessen, den 7. September 1886. (1872)
Grossherzogliche Direktion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Bereiche des unterzeichneten Eisenbahn-Betriebsamts angesammelten alten Schienen und Metallabgänge im Gesammtgewichte von 87 000 kg sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung verkauft werden.

Die Angebotsgrundlagen sind in den Stationsbüreaus Falkenburg, Tempelburg, Lubow, Neustettin und Bütow, auf welchen die Materialien lagern, sowie in dem Büreau des Deutschen Submissions-Anzeigers in Berlin, Ritterstr. 47, und der Submissions-Zeitung Cyclop daselbst, Friedrichstr. No. 1, ausgelegt. Dieselben werden auf Verlangen von dem Büreauvorsteher Eisenbahnsekretär Goertz hierselbst gegen Einsendung von 50 ₰ Abschreibegebühren und zwar die Kaufbedingungen und die Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien in je 2 Exemplaren jedem Kauflustigen zugesandt.

Angebotstermin am Dienstag den 28. September 1886, Vormittags 11 Uhr.

Stolp, im September 1886. (1873 J)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. **Eröffnung der Jagd in Frankreich.** In den von der Französischen Ostbahn durchschnittenen Departements Frankreichs ist — einer Mittheilung der Königl. Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln zufolge — die Jagd am 29. August d. J. eröffnet worden.

Berlin, den 10. September 1886. (1874)
Die geschäftsführende Direktion des Vereins.
Krancke.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16. — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. – Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 72. **1886.**





Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 15. September 1886.

Eine Uebung des Preuss. Eisenbahnregiments.

In der letzten Woche berichteten die Zeitungen von einer interessanten dreitägigen Uebung des Eisenbahnregiments. Demselben war der Auftrag ertheilt, eine etwa 1200 m lange eingleisige Bahnstrecke zu legen, welche die Station Clausdorf der Militärbahn etwa 200 m südlich des Stationsgebäudes kreuzen und dieser Kreuzung, sowie der dortigen sehr abschüssigen Bodenverhältnisse wegen über eine 140 m lange Holzbrücke führen sollte. Bereits vor dem Anfange der eigentlichen Uebung war durch besondere Abtheilungen des Eisenbahnregiments für die Herbeischaffung des Baumaterials, der Schienen und Schwellen, für das Abstecken der Bahnlinie und für die erforderlichen Erdbewegungsarbeiten Sorge getragen. Das Regiment traf demnächst am 6. d. Mts. Morgens auf dem Uebungsplatz ein und begann sofort mit dem Verlegen des Oberbaues und mit der Ausführung der Brücke. Mit ausserordentlicher Geschwindigkeit und Sicherheit entwickelten sich die planmässig angeordneten Arbeiten, bei welchen die einzelnen Abtheilungen einander mit erstaunlicher Pünktlichkeit unterstützten.

Eine wesentliche Hilfe gewährten hierbei kleine, schmalspurige Bahnen, welche schnell verlegt werden, um das Baumaterial von den Stapelplätzen nach den Verwendungsplätzen zu schaffen, und welche demnächst ebenso schnell wieder entfernt werden, um an anderer Stelle Verwerthung zu finden. Die bereits fertig vorhandenen und durch eine sinnreiche Einrichtung leicht mit einander zu verbindenden einzelnen Glieder dieser Schmalspurbahnen bestehen aus 3 leichten Schwellen nebst 2 m langen, mit 0,60 m Spurweite auf denselben befestigten Schienen und können bequem von 2 Mann gehoben werden. Die Glieder sind auf kleine schmalspurige Wagen aufgestapelt. Beim Beginn der Arbeit wird eins derselben auf die Erde gelegt und der Wagen hinaufgeschoben, worauf das folgende Glied abgehoben, mit dem bereits liegenden verbunden, demnächst der Wagen weiter geschoben wird u. s. w.

Am Schlusse des ersten Arbeitstages waren bereits 400 m Oberbau fertiggestellt und für die Brücke 8 Böcke und 3 Joche aufgerichtet. Auf einer geeigneten Stelle war ausserdem ein Büreau erbaut und in telegraphische Verbindung mit den Stationen Clausdorf und Berlin, sowie in telephonische Verbindung mit den wichtigsten Arbeitsstätten gebracht. Am Vormittage des dritten Tages war die Bahnstrecke bis zur Brücke, und am Nachmittage desselben Tages auch letztere, welche auf 26, meist zweistöckigen Böcken und 3 Jochen ruhte, betriebsfähig fertiggestellt. Um die Haltbarkeit der Brücke zu erproben, wurde dieselbe alsbald durch eine Maschine und 3 Wagen, anfänglich langsam, nachher rasch befahren, wobei sich nachtheilige Erscheinungen an dem Bauwerke nicht herausgestellt haben.

Der Neubau der Langen Brücke in Potsdam.

Am 8. d. M. unternahm der Berliner „Verein für Eisenbahnkunde" einen Ausflug nach Potsdam zur Besichtigung der seit dem 16. Juni d. J. in der Ausführung begriffenen Bauarbeiten für den Neubau der Langen Brücke.

Die jetzige Brücke, welche, von der südöstlichen Ecke des Stadtschlosses ausgehend, die an dieser Stelle zweiarmige Havel und die zwischen diesen beiden Armen liegende, nicht wasserfreie Freundschaftsinsel mit neun Oeffnungen in einer Gesammtlänge von 197 m überschreitet, vermittelt fast ausschliesslich den Verkehr zwischen der am rechten Havelufer gelegenen eigentlichen Stadt und der an den linken Havelarm, den sogenannten Schifffahrtskanal sich anlehnenden Vorstadt. Der in letzterer, unmittelbar anschliessend an den Schifffahrtskanal, angelegte Bahnhof ist für die Lebhaftigkeit des Verkehrs auf der Brücke von ganz besonderer Bedeutung, da die durch Naturschönheiten und historische Erinnerungen in reichem Umfange ausgezeichnete zweite Residenz der Hohenzollernkönige bekanntlich ein besonders bevorzugter Ausflugsort ist. Schon längst hatte sich die Erkenntniss Bahn gebrochen, dass die gegenwärtige Brücke mit ihrer nur 6,3 m breiten Fahrbahn und mit den beiderseitigen Fusswegen von je 1,6 m Breite dem Bedürfnisse nicht mehr zu entsprechen vermöge und thatsäch

lich zeitweise ein Verkehrshinderniss bilde. Letzteres umsomehr, da die eine Brückenöffnung vermittelst hölzerner Aufzugsklappen als Schiffsdurchlass eingerichtet ist, und da die an das südliche Ende der Brücke sich anschliessende Hauptstrasse in Schienenhöhe über die Bahnhofsgleise fortgeführt ist und bei dem sehr lebhaften Zugverkehre oft zu beiden Seiten derselben abgesperrt werden muss.

Da ein den Anforderungen entsprechender Umbau der vorhandenen Brücke aus gewichtigen technischen Gründen nicht für zweckmässig erachtet werden konnte, hat man sich zu einem Neubau entschlossen, welcher gestattete, vorhandene Mängel zu vermeiden. Die neue Brückenanlage ist etwas oberhalb der alten angeordnet und bedingt gleichzeitig eine sehr erhebliche Aenderung der Bahnhofsanlagen. Die von dem Residenzschlosse aus ansteigende Fahrbahn wird über dem Hochwasserspiegel des Schifffahrtskanals eine solche Höhe erhalten, dass von einem beweglichen Schiffsdurchlasse Abstand genommen werden konnte, und die am linken Havelufer an die Brücke sich anschliessende Hauptstrasse wird über die Bahnhofsgleise hinweggeführt werden, während an derselben Stelle eine nach dem Empfangsgebäude führende Rampe sich abzweigt.

Der Neubau zerfällt in zwei massive Theile, welche lediglich die beiden Wasserarme überbrücken, und eine zwischen denselben befindliche Dammschüttung, deren Böschungen in eine, auf der Freundschaftsinsel in Aussicht genommene Gartenanlage übergehen sollen. Die Breite des Fahrdammes ist auf 11 m, diejenige der beiderseitigen Fusswege auf je 3,5 m bemessen. Erstere wird die sehr wünschenswerthe Fortsetzung der zur Zeit vor dem Schlosse endigenden Pferdebahnlinie bis zum Bahnhofe gestatten. Von den beiden massiven Brückenbauwerken erhält das nördliche 3 Oeffnungen von je 11,33 m und das südliche 2 Oeffnungen von je 18 m Lichtweite. Die sämmtlichen Ansichtsflächen des, im übrigen aus gewöhnlichen Hintermauerungssteinen und Klinkern herzustellenden Mauerwerks werden mit Sandstein verblendet werden.

Zur Zeit sind die Erdarbeiten und die Arbeiten für die Gründung der Pfeiler und Widerlager im Gange. — Die Aufhöhung auf der Freundschaftsinsel erfolgt durch Baggerboden, welcher mittelst des Priestmann'schen Exkavators aus der Havel gefördert wird. Dieser Apparat, welcher in gleich zweckmässiger Weise auf dem Lande, auf festen Rüstungen und auf Schiffsgefässen aufgestellt werden kann und sich für Baggerungen in beliebiger Tiefe, sowie für die verschiedensten Bodenarten — welchen entsprechend die Baggerkörbe gewählt werden müssen — eignet, erfreut sich in neuster Zeit einer besonderen Beachtung in den betheiligten Kreisen. Derselbe ist u. a. auch erst kürzlich bei der Ausbaggerung der Baugruben für die Pfeiler der Kaiser-Wilhelmbrücke in Berlin mit bestem Erfolge verwendet worden.

Mit Rücksicht auf die verschiedenen Höhenlagen des festen Baugrundes unter der Flusssohle werden die Pfeiler und Widerlager der Brücken theils auf Beton, theils auf Pfahlrosten aufgebaut. Die zu diesem Behufe in einem Umfange von etwa 2 600 qm erforderlichen Spundwände sind bereits fertiggestellt. Für die Roste sind im ganzen 620 bis 12 m lange Rostpfähle zu versetzen, von welchen bereits 500 Stück eingerammt sind. Besonderes Interesse gewährt hierbei das sogenannte „Einspülen" der Rostpfähle, von welchem unter den vorliegenden Verhältnissen sehr vortheilhafte Anwendung gemacht wird. Durch zwei der Länge nach an dem Pfahle angebrachte Rohrleitungen wird nämlich vermittelst Maschinenkraft Druckwasser getrieben, welches an der Spitze des Pfahles austretend den Boden auflockert und somit eine schnelle Absenkung ohne jegliches Rammen veranlasst. Erst die Absenkung der letzten 3 m der Pfähle wird durch Dampframmen, deren 5 Stück auf dem Bauplatze im Betriebe sind, bewirkt. K—e.

Die Sekundäreisenbahnen des Königreichs Sachsen

dargestellt von W. Ledig, Finanzrath bei der Königlichen Generaldirektion, und Ferd. Ulbricht, Rechnungsrath und Vorstand des statistischen Büreaus der Sächsischen Staatsbahnen.

(Fortsetzung aus No. 71.)

7. Die Klotzsche-Königsbrücker Linie.

Für die — ungeachtet wenig günstiger Verhältnisse — in reger Entwickelung begriffene Landwirthschaft der Umgebung von Königsbrück und für die Bewirthschaftung der umliegenden ausgedehnten Staats- und Privatforstreviere, ingleichen für die in genannter Stadt betriebenen Töpfereien, sowie für die Glaswerke und Dampf-Schneidemühlen in Moritzdorf und bezw. Schwepnitz hatte sich der Mangel einer unmittelbaren Eisenbahnverbindung schon seit Jahren fühlbar gemacht.

Diesem Bedürfnisse sollte durch die am 17. Oktober 1884 eröffnete, von Station Klotzsche der Sächsisch-Schlesischen Staatseisenbahn abzweigende Linie nach Königsbrück abgeholfen werden, und zwar wurde diese Strecke im Interesse der Kostenersparniss und mit Rücksicht auf den zur Zeit noch wenig entwickelten allgemeinen Verkehr jener Gegend als schmalspurige Sekundärbahn ausgebaut.

An Transportartikeln kommen neben den Erzeugnissen der schon erwähnten Produktionszweige namentlich Granitsteine aus den Brüchen bei Königsbrück, Laussnitz und Gräfenhain, sowie — was die Zufuhr nach den Verkehrsstellen der Sekundärbahn betrifft — Kohle, Kalk und Düngstoffe in Betracht.

Diese Transporte und ein zwar mässiger, aber ziemlich konstanter Personenverkehr lassen mit der Zeit eine angemessene Verzinsung des aufgewendeten Baukapitals erwarten.

Die Bahn ist 14,49 km lang. Es beträgt die Entfernung zwischen den Verkehrsstellen:

Klotzsche und Weixdorf	2,77 km
Weixdorf und Lausa	1,58 „
Lausa und Hermsdorf	2,13 „
Hermsdorf und Cunnersdorf	1,49 „
Cunnersdorf und Ottendorf	1,48 „
Ottendorf und Moritzdorf	0,74 „
Moritzdorf und Laussnitz	7,20 „
Laussnitz und Königsbrück	2,10 „

Der Anfangspunkt der Linie bei Klotzsche liegt 191,31 m und ihr Endpunkt bei Königsbrück 185,00 m über dem Spiegel der Ostsee. Im ganzen steigt die Linie in der Richtung vom Anfangs- nach dem Endpunkte 47,34 m und fällt 53,65 m.

Nach der Vertikalprojektion liegen in der beschriebenen Richtung

4,97 km = 25,50 pCt. in Steigung,
5,90 „ = 30,27 „ „ Fall und
8,62 „ = 44,23 „ horizontal.

Es vertheilt sich:

die Steigung

mit 0,69 km auf das Verhältniss von	1 : 1000 bis 1 : 400	inkl.
„ 1,00 „ „ „ „ „	1 : 400 „ 1 : 200	„
„ 1,67 „ „ „ „ „	1 : 200 „ 1 : 100	„
„ 0,12 „ „ „ „ „	1 : 100 „ 1 : 80	„
„ 1,49 „ „ „ „ „	1 : 80 „ 1 : 60	

der Fall

mit 0,28 km auf das Verhältniss von	1 : 1000 bis 1 : 400	inkl.
„ 1,51 „ „ „ „ „	1 : 400 „ 1 : 200	„
„ 2,27 „ „ „ „ „	1 : 200 „ 1 : 100	„
„ 0,46 „ „ „ „ „	1 : 100 „ 1 : 80	„
„ 1,38 „ „ „ „ „	1 : 80 „ 1 : 60	

Das Steigungsmaximum beträgt 1 : 60 und kommt auf einer zusammenhängenden grössten Länge von 360 m vor; dasselbe Verhältniss besteht auch im Fall auf einer Länge von 522 m.

Nach der Horizontalprojektion liegen 14,98 km = 76,86 pCt. der Bahnlänge auf geraden Strecken und 4,51 km = 23,14 pCt. in Kurven und zwar:

0,21 km in Krümmungen mit Halbmessern von 1000 bis inkl. 500 m
0,24 „ „ „ „ „ „ 500 „ „ 400 „
0,53 „ „ „ „ „ „ 500 „ „ 300 „ u.
3,53 „ „ „ „ „ „ weniger als 300 „

Der kleinste Krümmungshalbmesser auf freier Strecke beträgt 100 m und die Summe der Kreisbogengrade aller Krümmungen 1 382,56.

Der Unterbau hat nach dem Normalprofil eine Planumsbreite von 2,95 m und ist auf eine Länge von 19,13 km durch besonderen Bahnkörper, dagegen auf 0,36 km durch öffentliche Strassen gebildet. Von der Bahn liegen 9,05 km im Auftrag, 2,69 km im Abtrag und 7,75 km in Terraingleiche.

Die Bahn hat 22 unbewachte Wegeübergänge im Niveau.

Das Bettungsmaterial besteht aus Granit, Grauwacke und Kies. Nach dem Normalprofil beträgt die obere Breite der Bettung 235 cm und die mittlere Stärke derselben 16 cm; ihre gewöhnliche Stärke unter dem tiefsten Punkte der Schwellen 20 cm.

Oberbau. In den Gleisen liegen 45 325 m Flussstahlschienen, 7,35 bis 7,50 m lang und 87 mm hoch, mit einem Durchschnittsgewicht von 15,5 kg pro laufendes Meter; 25 970 Stück imprägnirte Querschwellen aus Nadelholz, 150 cm lang, 17 cm breit und 13 cm hoch; 2 392 m imprägnirte Weichenschwellen aus Nadelholz.

An Kunstbauten sind ausgeführt: 7 Brücken mit 8 Oeffnungen, deren eine Oeffnung eine grösste Lichtweite von 13,5 m hat; eine Brücke ist gewölbt und 6 haben Eisenüberbau. Durch die Bahn führen 70 Durchlässe; davon sind 32 mit Platten gedeckt, 3 sind gewölbt und 3 haben keine Bedeckung; 32 bestehen aus Röhren von Eisen.

Mit Ausnahme umfangreicherer Herstellungen für den Anschluss an die Hauptbahn in Klotzsche zeichnet sich diese Linie, entsprechend der Terraingestaltung der durchschnittenen Gegend, durch eine bemerkenswerthe Einfachheit ihrer Anlagen

aus. Mit Ausnahme einiger Flussübergänge und Dorfdurchschneidungen liegt das Schienengleis zumeist in Terrainhöhe und verfolgt auf grössere Längen Chausseen, Kommunikations- und Waldwege, deren Steigungen und Gefällen es sich in der Hauptsache anschliesst.

Auch der Endbahnhof Königsbrück, entlang eines steilen Hanges so nahe als möglich an die Stadt hinangedrückt, ist den untergeordneten Verkehrsverhältnissen dieses Ortes entsprechend in grösster Einfachheit zur Ausführung gebracht worden.

8. Die Zittau-Reichenauer Linie.

Die Bahn von Zittau nach Reichenau mit Flügelbahn nach Markersdorf ist das Ergebniss wiederholter, vom Stadtrath und der Handelskammer in Zittau lebhaft unterstützter Petitionen des sehr industriellen Ortes Reichenau. In diesem Orte befinden sich mehr als zwanzig zum Theil bedeutende Fabriketablissements — Orleanswebereien und Färbereien — welche zu der nahen Industrie- und Handelsstadt Zittau lebhafte Verkehrsbeziehungen unterhalten. Ausserdem kommt noch in der Umgebung Reichenaus eine ziemlich stark entwickelte Mühlen-, Ziegelei- und Braunkohlenindustrie in Betracht.

Die Wahl der schmalen Spur erfolgte hauptsächlich deshalb, um den Fabriken in Reichenau möglichst nahe zu kommen und den Anschluss von Privat-Gleisanlagen nach den einzelnen Etablissements zu erleichtern.

Die Bahn ist 13,72 km lang. Es beträgt die Entfernung zwischen den Verkehrsstellen:

Station Zittau und Haltestelle Zittau	1,30 km
Haltestelle Zittau und Kleinschönau	1,78 „
Kleinschönau und Zittel	2,48 „
Zittel und Reibersdorf	2,23 „
Reibersdorf und Wald	1,96 „
Wald und Reichenau	2,55 „
Reichenau und Markersdorf	1,42 „

Die Bahn beginnt in Zittau 262,48 m und endet bei Markersdorf 259,71 m über dem Spiegel der Ostsee; sie steigt im ganzen 65,79 m und fällt 68,56 m.

Nach der Vertikalprojektion liegen in der beschriebenen Richtung von der Bahnlänge

4,68 km = 34,11 pCt. in Steigung
5,43 „ = 39,58 „ „ Fall und
3,61 „ = 26,31 „ „ horizontal.

Es vertheilt sich:

die Steigung

mit 0,29 km auf das Verhältniss von 1:1 000 bis inkl. 1:400
„ 0,13 „ „ „ „ „ 1: 400 „ „ 1:200
„ 1,29 „ „ „ „ „ 1: 200 „ „ 1:100
„ 0,79 „ „ „ „ „ 1: 100 „ „ 1: 80
„ 0,23 „ „ „ „ „ 1: 80 „ „ 1: 60
„ 1,95 „ „ „ „ „ 1: 60 „ „ 1: 40

der Fall

mit 0,48 km auf das Verhältniss v. 1: mehr als 1 000 bis 1:1 000 inkl.
„ 0,87 „ „ „ „ „ 1:1 000 bis inkl. 1:400
„ 0,25 „ „ „ „ „ 1: 400 „ „ 1:200
„ 0,48 „ „ „ „ „ 1: 200 „ „ 1:100
„ 1,23 „ „ „ „ „ 1: 100 „ „ 1: 80
„ 0,52 „ „ „ „ „ 1: 80 „ „ 1: 60
„ 1,60 „ „ „ „ „ 1: 60 „ „ 1: 40

Das Steigungsmaximum beträgt 1:40 und kommt bei einer zuzusammenhängenden grössten Länge von 387 m vor. Dasselbe Verhältniss besteht auch beim Fall auf einer grössten zusammenhängenden Länge von 629 m.

Nach der Horizontalprojektion liegen 9,77 km = 71,21 pCt. der Bahnlänge in gerader Linie und 3,95 km = 28,79 pCt. in Kurven und zwar:

0,45 km in Krümmungen mit Halbmessern v. 1 500 bis inkl. 1000 m
0,33 „ „ „ „ „ „ 1 000 „ „ 500 „
1,47 „ „ „ „ „ „ 400 „ „ 300 „
1,70 „ „ „ „ „ „ weniger als 300 „

Der kleinste Krümmungshalbmesser auf freier Strecke beträgt 75 m und die Summe der Kreisbogengrade aller Krümmungen 1 153,91.

Der Unterbau hat nach dem Normalprofil eine Planumsbreite von 2,95 m, er ist auf eine Länge von 13,18 km durch besonderen Bahnkörper und auf eine Länge von 0,54 km durch öffentliche Strassen gebildet.

Von der Bahn liegen

8,12 km im Auftrag,
4,95 „ „ Abtrag und
0,65 „ in Terraingleiche.

Im Niveau führen 16 Wegeübergänge über die Bahn, welche sämmtlich unbewacht sind.

Das Bettungsmaterial besteht hauptsächlich aus Phonolit und Granit. Nach dem Normalprofil beträgt die obere Breite der Bettung 235 cm und die mittlere Stärke derselben 24 cm; 38 cm ist ihre gewöhnliche Stärke unter dem tiefsten Punkte der Schwellen.

Oberbau. In den Gleisen liegen.

32 371 m Flussstahlschienen, 7,35 bis 7,50 m lang und 87 mm hoch, mit einem durchschnittlichen Gewicht von 15,5 kg pro laufendes Meter,
18 377 Stück imprägnirte Querschwellen aus Nadelholz, 150 cm lang, 17 cm breit und 13 cm hoch und
1 668 m imprägnirte Weichenschwellen aus Nadelholz.

An Kunstbauten sind ausgeführt 10 Brücken mit Eisenüberbau und zusammen 59 Oeffnungen, deren grösste eine lichte Weite von 21,0 m hat; eine Wegüberführung mit Eisenüberbau und 4,1 m Spannweite. Durch die Bahn führen 115 Durchlässe. Davon sind 35 mit Platten gedeckt, 21 sind offen, 59 bestehen aus Röhren und Eisen.

Die Abzweigung der Schmalspurbahn aus dem Bahnhofe Zittau verursachte aussergewöhnliche Schwierigkeiten und ergab in Gemeinschaft mit 2 grösseren Flussübergängen — demjenigen über die Neisse bei Zittel und über die Kipper in Reichenau — sowie mehreren Dorfdurchschneidungen mannigfache Erschwernisse für den Bau.

Näheres hierüber findet sich im ersten Hefte des „Civil-Ingenieurs" für das Jahr 1886 in einer, von den Herren Köpcke und Pressler verfassten fachwissenschaftlichen Darstellung.

Die hügeligen Terrainverhältnisse vieler Bahnlinien Sachsens setzen dem Betriebe nicht unerhebliche Widerstände entgegen und zwar ist dies nicht nur bei den Sekundärbahnen, sondern auch bei einem grossen Theile des übrigen Staatsbahnnetzes der Fall. Die einzelnen Linien des Staatsbahnbereiches steigen zusammen 7 658 m und fallen 6 772 m. Da nun jeder Zug den Fall der einen Richtung in der Gegenrichtung als Steigung überwinden muss, so kommt beim Betriebe des zusammen 2 183 km umfassenden Bahnnetzes auf jedes Kilometer Bahnlänge eine durchschnittliche Steigung von 6,61 m, während diese Steigung bei den Bahnen in Württemberg 5,10 m, in Baden 3,97 m, in Bayern 3,78 m und in Preussen sogar nur 3,12 m beträgt. Trotz der grossen Dichtigkeit des Sächsischen Bahnnetzes im Verhältniss zum Flächenraum — es kommen, ähnlich wie in Belgien, 14,78 km auf je 100 qkm Flächenraum — haben in manchen Landestheilen die Terrainverhältnisse die Anlage von Bahnen noch verhindert, obschon man gerade in Sachsen in der Ueberwindung von Höhenwiderständen schon bei normalspurigen Bahnen ziemlich weit gegangen ist.

Die stärkste Steigung beträgt bei normalspurigen Bahnen mit Primärbetrieb und Personenverkehr 1:40 und bei schmalspurigen Sekundärbahnen mit Personenbeförderung 1:33.

Die schmalspurigen Bahnen Sachsens liegen zum grössten Theil auf Terrain, welches für die Anlage von normalspurigen Bahnen weniger geeignet gewesen sein würde, wobei allerdings auch die verschiedenartigen Tracirungsgrundsätze, die für die Bahnen beiderlei Gattung in Frage kommen, nicht ohne Einfluss geblieben sind. Es geht dies aus nachfolgenden Zahlenangaben hervor:

Von der Gesammtlänge

liegen in Steigungen	normalspurigen Bahnen	schmalspurigen Bahnen
im Verhältniss bis 1:1000 inkl.	5,35 pCt.	1,03 pCt.
„ „ von 1:1000 bis inkl. 1:400	7,86 „	9,06 „
„ „ „ 1: 400 „ „ 1:200	17,69 „	12,81 „
„ „ „ 1: 200 „ „ 1:100	43,72 „	25,95 „
„ „ „ 1: 100 „ „ 1: 80	11,18 „	7,21 „
„ „ „ 1: 80 „ „ 1: 60	8,23 „	31,48 „
„ „ „ 1: 60 „ „ 1: 40	5,95 „	10,28 „
„ „ über 1: 40	0,02 „	2,18 „

Hiernach tritt da, wo in den stärkeren Steigungen — von 1:80 m — der Prozentsatz der normalspurigen Bahnen abnimmt, eine erhebliche Vermehrung des Prozentsatzes an Schmalspurlinien ein.

Der gesammte Höhenwiderstand der Staatsbahnen von zusammen 14 430 m ist durch die Gesammtzahl der Züge jeden Tag 21 Mal zu überwinden, denn ebensoviele Male werden die Sächsischen Staatsbahnen durchschnittlich täglich über ihre ganze Länge befahren.

Ein erheblicher Theil der Sächsischen Bahnen liegt in vielfach gewundenen Flussthälern, deshalb ist eine grössere Länge der Bahnlinien und zwar 44,86 pCt. der Gesammtlänge gekrümmt. Dagegen liegen in Krümmungen von der Gesammtbahnlänge in Württemberg 41,86 pCt., in Bayern 32,58 pCt., in Baden 31,64 pCt. und in Preussen nur 25,68 pCt.

Infolge der grösseren Anwendbarkeit scharfer Kurven bei den schmalspurigen Bahnen entfällt auch ein höherer Prozent-

antheil ihrer Länge auf die Krümmungen mit geringeren Halbmessern als bei den normalspurigen Bahnen.

Von der Länge sämmtlicher Krümmungen der Sächsischen Staatsbahnen liegen

in Kurven mit Halbmessern	bei normalspurigen Bahnen	bei schmalspurigen Bahnen
von mehr als 3000 bis inkl. 3000 m . . .	1,22 pCt.	— pCt.
„ „ „ 3000 „ „ 2000 „ . . .	2,17 „	0,29 „
„ „ „ 2000 „ „ 1500 „ . . .	3,75 „	— „
„ „ „ 1500 „ „ 1000 „ . . .	12,06 „	3,03 „
„ „ „ 1000 „ „ 500 „ . . .	29,73 „	13,13 „
„ „ „ 500 „ „ 400 „ . . .	15,12 „	3,43 „
„ „ „ 400 „ „ 300 „ . . .	19,37 „	9,82 „
„ weniger als 300 „ . . .	16,58 „	70,30 „

Der kleinste Krümmungshalbmesser auf freier Strecke beträgt bei normalspurigen Bahnen mit Primärbetrieb und Personenverkehr 170 m, dagegen bei schmalspurigen Sekundärbahnen mit Personenbeförderung 50 m.

Von der Summe der Kreisbogengrade aller Krümmungen kommen auf jedes Kilometer der in Krümmungen gelegenen Länge aller normalspurigen Bahnen 132,85 °, bei den sämmtlichen schmalspurigen Bahnen dagegen 384,11 °. Jedes Kilometer der Länge der gekrümmten schmalspurigen Bahnlinie beschreibt hiernach mehr als einen vollen Kreis.

Bei Vergleichung der Anlageverhältnisse des Bahnkörpers ergibt sich folgendes:

Es liegen von der Gesammtlänge der

	normalspurigen Bahnen	schmalspurigen Bahnen
im Auftrag	56,78 pCt.	45,37 pCt.
„ Abtrag.	35,02 „	22,82 „
in Terraingleiche	8,20 „	31,81 „

Hiernach liegt fast der dritte Theil der Länge der schmalspurigen Bahnen in Terraingleiche.

Im Bahnniveau führen über die vorhandenen 8 Sekundärbahnen, also auf einer Gesammtlänge von 148,72 km, 643 unbewachte Wege. Es kommt somit auf je 231 m Bahnlänge durchschnittlich ein Niveauübergang. Bei der Wilkau-Saupersdorfer Linie entfällt ein Niveauübergang auf durchschnittlich je 126 m und bei der Radebeul-Radeburger Linie auf durchschnittlich je 1 103 m Bahn.

b) Stationsanlagen.

Die Zahl der Verkehrsstellen ist bei dem lokalen Charakter der Sekundärbahnen sehr zahlreich bemessen worden. Ihre Ausrüstung ist auf das nothwendigste Mass beschränkt. Perronanlagen sind nur in vereinzelten Fällen vorhanden, da die geringe Höhe der Wagentrittbretter das Aus- und Einsteigen der Reisenden auch ohne Perronanschüttung gestattet. An Stellen mit lebhafterem Personenverkehr sind besondere aus Holzwerk bestehende offene und bedachte Warteräume, auf den grösseren Verkehrsstellen mit Sitzen ausgestattete heizbare Wartezimmer eingerichtet. Für den Restaurationsbetrieb sorgt die Bahnverwaltung nicht.

Drehscheiben sind auf den Sekundärbahnen überhaupt nicht vorhanden; die Maschine fährt in der Gegenrichtung mit Tender voran. Ebenso fehlen Stationsglocken und in der Regel auch Stationsuhren; das Abfahrtssignal wird vom Lokomotivführer mit der an der Maschine angebrachten Dampfglocke gegeben.

Für den Güterverkehr auf den Zwischenstationen genügt in der Regel ein Abstell-, Rückstoss- oder Ausweichegleis. Das Absetzen und Abholen der Güterwagen besorgt die Zugmaschine. Zur Bergung der Stückgüter dienen zumeist verschliessbare grosse Oberkästen von ausrangirten bedeckten Güterwagen, welche auf Steinsockeln aufgestellt sind. Nur auf den Stationen mit lebhafterem Güterverkehre sind besondere Güterschuppen aus Fachwand mit eingebauten kleinen Expeditionen vorhanden. Je nach Bedarf sind Holz- oder Steinladerampen, auch Gleiswaagen u. s. w. hergestellt.

Die Einfahrtsweichen auf den Verkehrsstellen sind mit Verschlussvorrichtungen versehen, zu welchen ausser dem Stationsvorstande bezw. Haltestellenwärter auch der Lokomotivführer einen Schlüssel besitzt.

Da, wo Fabrikanlagen durch Zweiggleise mit der Sekundärbahn verbunden sind, werden auf denselben nicht nur Wagenladungsgüter, sondern zum Theil auch Stückgüter ab- und zugeführt.

Der Sitz der Betriebsleitung für jede einzelne Sekundärbahn befindet sich in der Regel an der, dem Anschlusse an die Hauptbahn entgegengesetzten Endstation. Hier sind je nach Bedarf grössere oder kleinere Stationsgebäude mit Expeditionen, Güterschuppen, Warteräumen und Wirthschaftsgebäuden errichtet. In denselben befinden sich auch die Dienstwohnungen für die Bahnverwalter. Auf der Situationszeichnung für die Wilkau-Saupersdorfer Linie ist die Einrichtung eines grösseren und eines kleineren Stationsgebäudes veranschaulicht. Die Maschinenhäuser und Wasserstationen, welche letztere mit Ejektoren-Anlagen zum Wasserheben versehen sind, befinden sich ebenfalls in der Regel auf den Endstationen.

Erforderlichenfalls ist in den Stationsgebäuden auch auf Wohnungen für Lokomotiv- und Zugführer Bedacht genommen worden.

Auf den Uebergangsstationen zu den normalspurigen Bahnen sind besondere Umladevorrichtungen, die in Abschnitt IV näher beschrieben sind, errichtet.

c) Streckenausrüstung.

Auf der freien Strecke werden die Neigungswechsel durch Holztafeln bezeichnet, auf denen die Länge und das Verhältniss der Neigungen angeschrieben ist. Ausserdem sind an denjenigen Orten, wo der Lokomotivführer wegen zu passirender Niveauübergänge vorschriftsmässig das Lokomotiv - Läutewerk in Thätigkeit zu setzen hat, Scheiben aufgestellt, auf deren beiden Seiten die Buchstaben A (Anfang — nämlich des Läutens) und für die Gegenrichtung E (Ende) angeschrieben sind.

An frequenten Wegkreuzungen stehen Warnungstafeln mit der Aufschrift: „Halt! beim Nahen der Maschine."

(Fortsetzung folgt.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die der Westholsteinischen Eisenbahn gehörige, am 1. Juni d. J. für den Gesammtverkehr eröffnete, 0,65 km lange Strecke Karolinenkoog-Tönninger Fähre ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion — als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Verzeichniss der Maximal-Ladeprofile vom August 1886. Auf Seite 9 ist in der Kolonne „Bemerkungen" in Zeile 28 von oben statt „3,4 m" zu setzen: „4,3 m". Die Berichtigung wird in den demnächst fälligen Nachtrag zu dem Verzeichnisse der Maximal-Ladeprofile aufgenommen werden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4116 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 4131 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Approbirung von Lenkachsen-Konstruktionen (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 4172 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln zur Verhütung der Verbreitung der Cholera (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 4192 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ, betreffend die Neuausgabe des Verzeichnisses der Adressen der Wagenverwaltungen (abgesandt am 13. d. Mts.).

Berichtigung. Das in No. 70 der Vereinszeitung aufgeführte, am 6. d. Mts. abgesandte Schreiben No. 4092 vom 3. d. Mts., mit welchem das Protokoll d. d. Stuttgart, den 27. August d. J. vertheilt wurde, ist nicht an alle Vereins-Verwaltungen, sondern nur an die Mitglieder der Vereinskarten-Kommission gerichtet.

Aus dem Deutschen Reich.

Eisenbahnverstaatlichung in Preussen.

Wie man allgemein annimmt, werden die Vorlagen bezüglich der zu verstaatlichenden Bahnen, welche voraussichtlich den nächsten Landtag beschäftigen dürften, ohne wesentlichen Widerstand zur Erledigung gelangen. Die grundsätzliche Frage, ob Staatsbahn- oder Privatbahnsystem, ist in Preussen ja endgültig zu Gunsten des ersteren entschieden, und auch die Gegner der herrschenden Auffassung haben sich grossentheils mit den Thatsachen abgefunden und sind zu der Erkenntniss gelangt, dass unter den vorliegenden Verhältnissen eine Ausdehnung der Verstaatlichung auf die wenigen noch vorhandenen kleinen Linien eine Förderung der allgemeinen Interessen herbeizuführen geeignet sein dürfte. Der etwaige — im Grunde genommen wohl nur platonische — Widerstand gegen die Vorschläge der Regierung wird daher wohl nur als eine Kanonade zu betrachten sein, welche den Rückzug zu decken bestimmt ist. Man wird vielleicht in üblicher Weise die Massregeln der Verwaltung einer mehr oder minder freundlichen Kritik unterziehen und wird den Versuch machen, für die Aktienbesitzer der fraglichen Bahnen thunlichste Vortheile über die Anerbietungen der Regierung hinaus zu erzielen.

Der Aufsichtsrath der Berlin-Dresdener Eisenbahn ist zum 22. d. Mts. zu einer Sitzung einberufen, in welcher das Angebot der Regierung berathen und der Tag der Generalversammlung festgesetzt werden soll. Für letztere ist von Herrn Jul. Angermann folgender Antrag eingebracht worden: „Die Generalversammlung wolle die Kaufofferte der Königlichen Staatsregierung mit dem Auftrage an den Aufsichtsrath genehmigen, dass hinsichtlich der garantirten aber noch rückständigen Dividenden auf die Stammprioritäts-Aktien auch auf die Zeit vor dem 1. April 1886 mit der Königlichen Staatsregierung eine Vereinbarung zugleich getroffen werde, die Inhaber dieser Scheine in ihren garantirten Rechten abzufinden — und zwar in Wahrnehmung der Pflichten, welche das Gesetz dem Aufsichtsrath auferlegt“.

Der Aufsichtsrath der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn hat in einer am 5. d. Mts. abgehaltenen Sitzung die seitens der Regierung vorgeschlagenen Bedingungen als unzureichend bezeichnet. Eine aus den Herren Direktoren Salfeldt, Krohn und Kommerzienrath Boer, sowie den Aufsichtsrathsmitgliedern Stadtrath Moritz Schulze-Nordhausen, Oberbürgermeister Geheimrath Breslau-Erfurt, Rentier Kumbruch-Kösen und Rentier Haacke-Berlin bestehende Kommission ist beauftragt, mit den Herren Ministern der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen über die Herbeiführung günstigerer Bedingungen für die Aktienbesitzer, insbesondere hinsichtlich der sogenannten „abgestempelten“ Aktien, zu verhandeln. Von einer Einberufung der Generalversammlung der Aktionäre ist demgemäss bis auf weiteres Abstand genommen.

Dass der Aufsichtsrath der Angermünde-Schwedter Eisenbahn das Angebot der Staatsregierung vorbehaltlich einiger durch kommissarische Berathung festzustellenden Aenderungen befürwortet, hatten wir bereits früher berichtet. Zu Kommissaren für die Verhandlungen mit der Regierung wurde der Direktor der Bahn und seitens des Aufsichtsraths Konsul Abel-Stettin und Bankier Kuczynski-Berlin gewählt.

Der Verwaltungsrath der Ostpreussischen Südbahn hat in einer am 11. d. Mts. abgehaltenen Sitzung eine Kommission zur Prüfung des Verstaatlichungsangebotes gewählt, welche in der nächsten, für den Anfang des Oktober in Aussicht genommenen Verwaltungsrathssitzung bezüglichen Bericht erstatten soll.

Die Aufsichtsrathssitzung der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, in welcher der Tag der Generalversammlung behufs Entscheidung über die Bedingungen der Verstaatlichung festgesetzt werden soll, ist zum 13. d. Mts. einberufen. Wir bemerken übrigens beiläufig, dass die Verwaltung dieser Bahn durch Veröffentlichung einer August-Einnahme überrascht hat, die wider alles Erwarten und entgegengesetzt den Ergebnissen der Vormonate eine Mehreinnahme von 16 204 *M.* gegenüber dem endgültigen Ergebniss vom August 1885 bringt. Es ist noch unaufgeklärt, woher der Umschwung gekommen ist.

Verstaatlichte Preussische Bahnen.

Bei der Hauptkasse der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin ist eine Centralstelle zur Einlösung für sämmtliche Werthzeichen der verstaatlichten Eisenbahnen eröffnet, deren Geschäftslokal sich Leipziger Platz No. 17 befindet. Die Einlösungen erfolgen werktäglich von 9—12 Uhr und werden sowohl fällige Zinskoupons, als auch ausgelooste und gekündigte Obligationen angenommen.

Kommunalsteuerpflichtiges Reineinkommen von Eisenbahnen.

Nach einer Bekanntmachung des Königlichen Eisenbahnkommissariates in Berlin beträgt das nach Massgabe des Gesetzes vom 27. Juli 1885 (G.-S. S. 327), betreffend Ergänzung und Abänderung einiger Bestimmungen über Erhebung der auf das Einkommen gelegten direkten Kommunalabgaben, kommunalsteuerpflichtige Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1885 bezw. 1885/86

1.	für die Ostpreussische Südbahn	1 350 000,00 *M.*
2.	„ „ Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn	517 500,00 „
3.	„ „ Breslau-Warschauer Eisenbahn	66 750,00 „
4.	„ „ Westholsteinische Eisenbahn	84 901,50 „
5.	„ „ Eisern-Siegener Eisenbahn	59 000,00 „
6.	„ „ Altdamm-Colberger Eisenbahn	220 500,00 „
7.	„ „ Crefelder Eisenbahn	67 200,00 „
8.	„ „ Cronberger Eisenbahn	12 000,00 „
9.	„ „ Hoyaer Eisenbahn	10 400,00 „
10.	„ „ Georgs-Marienhütte-Eisenbahn	15 504,65 „
11.	„ „ Rhene-Diemelthal-Eisenbahn	8 983,77 „
12.	„ „ Preussische Strecke der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	158 502,80 „
13.	„ „ Preussische Strecke der Aachen-Mastrichter Eisenbahn	108 950,78 „

Aus dem Betriebe
der Schmalkalden-Wernshausener Eisenbahn,
„ Brölthaler Eisenbahn,
„ Königsberg-Cranzer Eisenbahn und
„ Schleswig-Angler Eisenbahn
ist ein kommunalsteuerpflichtiges Reineinkommen für 1885 bezw. 1885/86 nicht erzielt worden.

Berlin-Dresdener Eisenbahn: Geschäftsbericht für 1885/86.

Aus dem vorbezeichneten Berichte für das Geschäftsjahr 1885/86 sind folgende Angaben zu entnehmen:

		1885/86	1884/85	1883/84
Beförderte Personen		941 228	902 814	775 324
beförderte Güter	t	571 744	551 802	530 834
zurückgelegte Tonnenkilometer		54 550 512	63 060 473	55 114 016
Einnahme pro Kilometer	*M.*	20 416	15 622	12 116
Einnahme pro Achskilometer der Güterwagen	₰	8,44	8,35	8,44
Einnahmen				
Personenverkehr	*M.*	1 139 062	1 103 853	939 012
Güterverkehr	„	2 301 896	2 383 490	2 222 980
Totaleinnahme	„	3 696 571	3 696 977	3 358 691
Betriebsausgaben	„	2 070 798	2 025 620	2 152 589
Betriebsausgaben in Prozenten der Einnahmen		56,0	54,8	64,1
Ueberschuss	*M.*	1 625 773	1 671 357	1 206 101
zum Reserve- und Erneuerungsfonds	„	266 221	273 604	267 914
Zinsen der Obligationen	„	932 412	934 487	934 846
zum Amortisationsfonds	„	2 632	500	—
Reinertrag	„	424 508	462 766	3 341

Ende März 1886 waren noch 2 160 000 *M.* 4½ pCt. Prioritäten unbegeben, doch hatte der Baufonds eine Mehrausgabe von 126 196 *M.*, so dass zur Verwendung noch 2 033 804 *M.* verfügbar waren. Ueber die Ursachen des Mindererträgnisses bemerkt der Bericht: „Der Ausfall ist wesentlich durch den allgemeinen Rückgang in den Verkehrsverhältnissen, speziell im Verkehr einzelner Transportartikel, wie er sich bei allen Eisenbahnen im verflossenen Jahre geltend gemacht, entstanden. Insbesondere war dies bei Getreide der Fall, dessen anormal emporgeschnellter zeitweiser Bezug aus Ungarn unmittelbar vor Eintritt der Eingangs-Zollerhöhung im Vorjahr für die am Transport betheiligten Bahnen ausserordentliche, nicht wiederkehrende Einnahmen ergab.“ Die am 1. August 1885 im Zusammenhange mit der weiteren Verstaatlichung Preussischer Eisenbahnen eingetretenen Aenderungen in der Leitung der Preussisch-Sächsischen Wechselverkehre und des Böhmischen Braunkohlenverkehrs hatten zunächst während der Monate August bis Oktober Mindereinnahmen im Gefolge, welche jedoch durch eine fernere am 1. November 1885 zur Durchführung gelangte theilweise Umlegung des Böhmischen Braunkohlenverkehrs wieder ausgeglichen worden sind, so dass die insgesammt stattgefundenen Aenderungen der Verkehrsleitung die Einnahmen ungünstig beeinflusst haben. Die Rücklagen in den Erneuerungsfonds haben sich um etwa 7 400 *M.* ermässigt, ebenso ist die Verzinsung der Prioritäten durch die eingetretene Amortisation von 115 900 *M.* um etwa 2 600 *M.* geringer geworden. Von dem Reinertrage von 424 508 *M.* werden 114 700 *M.* dem Amortisationsfonds zur Tilgung der 4½ pCt. Prioritätsobligationen überwiesen, während 198 350 *M.* zur Zahlung der bis Ende März d. J. aufgelaufenen Zinsen der Staatszuschüsse verwendet werden. Während am Schlusse des Vorjahres eine Gesammtschuld an den Staat im Betrage von 2 250 488 *M.* vorhanden gewesen ist, beziffert sich dieselbe am Schlusse des Jahres 1885/86 auf 2 048 687 *M.*, es hat mithin eine Verminderung der Schuld in Höhe von 201 800 *M.* stattgefunden. Die Baarbestände des Betriebsfonds sind in Effeken angelegt worden. Diese Effekten im Nominalbetrage von 492 200 *M.* sind nach Massgabe der Vorschriften des Reichsgesetzes mit 504 050 *M.* in die Bilanz eingestellt worden. Der Kourswerth derselben am 31. März d. J. beträgt 512 135 *M.* Der jährliche Zuschuss der Gesellschaft für den Reservefonds beträgt nach Massgabe der Bestimmungen des Statuts 54 440 *M.*; da jedoch der Reservefonds am Schlusse des Jahres 1885/86 die festgesetzte Maximalhöhe von 300 000 *M.* erreicht hatte, so war eine Rücklage für das Jahr 1885/86 nicht zu machen; es konnten vielmehr noch die bei diesem Fonds pro 1885/86 aufgekommenen, aber nicht verwendeten Zinsen im Betrage von 10 094 *M.* dem Betriebsfonds überwiesen werden. Der Erneuerungsfonds hat gegenüber dem Vorjahre bei Berücksichtigung des Nominalwerthes der Effekten eine Zunahme von 121 614 *M.* erfahren; unter Berücksichtigung des Bilanzwerthes der Effekten beträgt dieselbe 125 554 *M.* Es betrugen danach Ende März:

	1885/86	1884/85	1883/84
	M.	*M.*	*M.*
Erneuerungsfonds	1 582 426	1 457 872	1 237 886
Reservefonds	300 000	300 000	300 000

Braunschweigische Landes-Eisenbahngesellschaft.

Der Anschluss der Bahnstrecke Braunschweig-Derneburg der Braunschweigischen Landes-Eisenbahngesellschaft an den Staatsbahnhof in Braunschweig ist am 1. d. Mts. dem Betriebe übergeben worden. Es kann daher der Uebergang von Vieh- und Gütersendungen nach und von Stationen der Landes-Eisenbahngesellschaft auch in Braunschweig erfolgen.

Preussische Staatsbahnen.

Direktionsbezirk Breslau: Eröffnung der Neubaustrecke Trachenberg-Herrnstadt,

Am 15. September d. J. wird die Neubaustrecke Trachenberg-Herrnstadt mit den Haltestellen Klein-Bargen, Tschepline, Pakuswitz und Camin und dem Bahnhofe Herrnstadt zur unbeschränkten Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren und Gütern und mit Ausschluss der Haltestellen Klein-Bargen und Camin auch zur Abfertigung von Fahrzeugen dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Für den Personenverkehr kommen zunächst nur Billette der II., III. und IV. Wagenklasse zur Ausgabe. In jeder Richtung werden 3 Züge verkehren.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrheinisch): Duisburg-Oberhausen.

Vom 1. Oktober 1886 ab wird die Personenbeförderung auf der früheren Rheinischen Bahnstrecke Duisburg-Oberhausen Rh. eingestellt und die Station Oberhausen Rh. für den Personenverkehr geschlossen. Die bisher über Oberhausen Rh. in der Richtung nach Quakenbrück, bezw. in umgekehrter Richtung, verkehrenden Personenzüge werden bis auf weiteres von Station Oberhausen B. M. abgelassen bezw. dort eingeführt werden. Die Abfertigung der Personenzüge von Oberhausen in der Richtung nach Duisburg-Hochfeld-Mülheim a. d. Ruhr wird vom genannten Tage ab bis auf weiteres auf Station Oberhausen K. M. erfolgen.

Direktionsbezirk Elberfeld: Caternberg-Oberhausen.

Am 16. August ist die Strecke Caternberg-Oberhausen mit der Station Vogelheim im Direktionsbezirk Elberfeld für den öffentlichen Güterverkehr geschlossen worden.

Personalnachrichten.

(Ministerium der öffentlichen Arbeiten.)

In Frankfurt a/M. ist auf der Durchreise am 9. d. M. der Geheime Ober-Regierungsrath Karl Siegmund Ursinus, vortragender Rath im Kgl. Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, gestorben. Der „Reichs- und Staatsanzeiger“ widmet demselben folgenden Nachruf: Im Februar 1862 zum Gerichtsassessor, sodann im Februar 1867 infolge seiner im Jahre zuvor erfolgten Uebernahme in die Staats-Eisenbahnverwaltung zum Regierungsassessor ernannt, fungirte Ursinus seit März 1867 bis zum Oktober 1871 als Hilfsarbeiter in der Eisenbahnabtheilung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten. Im Jahre 1870 als Premierlieutenant beim Landwehrbataillon Ruppin zu den Fahnen gerufen, wurde Ursinus demnächst zum Vorsitzenden der Eisenbahnbetriebs-Kommission in Nancy bestellt, und in Anerkennung der von ihm in der letzteren Stellung entwickelten verdienstlichen Thätigkeit durch Verleihung des Eisernen Kreuzes II. Klasse sowie des Ritterkreuzes I. Klasse des Königlich Württembergischen Kronenordens und des Ritterkreuzes I. Klasse des Grossherzoglich Badischen Ordens vom Zähringer Löwen ausgezeichnet. Nachdem er sodann seit Oktober 1871 in Saarbrücken, seit Mai 1872 in Wiesbaden bei den damaligen Königlichen Eisenbahndirektionen dort als Mitglied fungirt hatte und im Juni 1872 zum Regierungsrath ernannt war, wurde er am 28. Juni 1875 zum Geheimen Regierungsrath und vortragenden Rath im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und am 19. Juli 1878 zum Geheimen Ober-Regierungsrath befördert. Ausgerüstet mit scharfem Verstande, reichen Kenntnissen und einer tüchtigen Begabung auch für das Verwaltungsfach, beseelt von lebhaftem Interesse für sein Amt und von loyalster Gesinnung, hat der Heimgegangene während seiner ganzen amtlichen Thätigkeit Tüchtiges geleistet, was in mannigfachen hohen Ordensauszeichnungen, welche von Allerhöchster Stelle und von fremden Souverainen ihm zu Theil geworden, auch nach aussen hin die wohlverdiente Anerkennung gefunden hat. Auch sein biederer, gerader Charakter, seine Herzensgüte, seine gegen jedermann wohlwollende Gesinnung sichern ihm in weiteren Kreisen ein warmes Andenken.

Der Regierungs- und Baurath Kahle, bisher in Magdeburg, ist nach Thorn versetzt und mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Direktors bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte daselbst betraut worden.

Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Storbeck, bisher in Graudenz, ist nach Bromberg behufs Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstehers des technischen Büreaus der Neubauabtheilung der dortigen Eisenbahndirektion und der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Hesse, bisher in Essen, nach Elberfeld als Vorsteher des bautechnischen Büreaus der dortigen Eisenbahndirektion versetzt worden.

Dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Ott in Elberfeld ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ertheilt worden.

Dem Regierungsrath Dr. Joesten in Elberfeld ist die Stelle eines Mitgliedes der dortigen Eisenbahndirektion und dem Grossherzoglich Oldenburgischen Amtmann a. D. Hagena in Breslau die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Eisenbahn-Betriebsamte (Brieg-Posen) in Breslau verliehen worden.

Der Verkehr Berlins.

Die in No. 66, S. 729 d. Ztg. unter der vorstehenden Ueberschrift veröffentlichte Mittheilung enthält einen bedauerlichen Druckfehler, auf dessen Berichtigung wir ausdrücklich aufmerksam machen. Für den Berliner Stadt- und Ringbahnverkehr (ausschl. des Fern- und Vorortverkehrs) im Jahre 1884 sind daselbst nämlich nur 2 250 000, anstatt 12 250 000 Personen angegeben. Dass letztere Zahl gemeint war, ergibt sich im übrigen aus der an derselben Stelle angeführten Gesammtzahl, welche unverändert bleibt.

Neuordnung des Submissionswesens der Württembergischen Staats-Eisenbahnverwaltung.

Wie die „Deutsche Bauzeitung“ mittheilt, sind für den Geschäftsbereich der Württembergischen Staatseisenbahnen im Laufe dieses Sommers neue „Allgemeine Bestimmungen, betreffend das Verfahren bei Vergebung von Arbeiten und Lieferungen“ sowie neue „Allgemeine Bedingungen für die Verträge über Ausführung von Eisenbahn-Bauarbeiten“ ausgearbeitet und festgestellt worden. Die Feststellung dieser Vorschriften erfolgte im theilweisen Anschluss an den Erlass des Königlich Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend das Verdingungswesen vom 17. Juli 1885 und mit thunlichster Berücksichtigung der Ergebnisse der diesem Erlasse im November 1884 vorausgegangenen, in Berlin abgehaltenen Konferenz hervorragender Interessenten. — Mit den genannten Arbeiten ist eine umfassende Revision der im Bereiche der Staats-Eisenbahnverwaltung bestehenden Submissionsvorschriften zum Abschluss gelangt, welche im Hinblick auf die in Württemberg, wie auch anderwärts im Kreise des Handels- und Gewerbestandes hervorgetretenen Bestrebungen unterm 15. Mai 1883 von dem Königlichen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, angeordnet worden war, und in deren Verlauf auch die speziellen Lieferungsbedingungen für die, im Eisenbahnwesen wichtigeren Lieferungen, insbesondere von Eisenkonstruktionen, von Eisenbahnschienen, von Radreifen und Achsen u. s. w. eine neue Bearbeitung und Festsetzung erfahren haben.

Besonders bemerkenswerth dürften sein die für die Auswahl unter den Angeboten getroffene Bestimmung, wonach von der Berücksichtigung durch die Eisenbahnverwaltung, welche sich im übrigen die Auswahl unter den Bewerbern vorbehält, solche Angebote ausgeschlossen sind, welche eine im offenbaren Missverhältniss zu der betreffenden Arbeit oder Lieferung stehende Preisforderung enthalten, so dass nach diesem geforderten Preise an und für sich eine tüchtige Ausführung nicht erwartet werden kann, sodann die Bestimmungen zum Zweck der Geheimhaltung der Submissionsergebnisse im Interesse der Industrie, die Beschränkung der seitherigen Verpflichtungen der Lieferanten zu Mehr-, beziehungsweise Minderlieferungen und die im Interesse prompter Abwickelung der Geschäfte dem Unternehmer eingeräumte Befugniss, seine Verdienstabrechnung selbst aufzustellen.

Projekt einer elektrischen Stadtbahn für Budapest.

Von der Firma Siemens & Halske ist bekanntlich der Entwurf einer elektrischen Stadtbahn für Budapest bearbeitet, über welchen wir einer in No. 37 des „Bautechniker“ enthaltenen Mittheilung die nachstehenden Angaben entnehmen.

Bei der in den letzten Jahren wahrnehmbaren ungewöhnlichen Zunahme des Verkehrs in Budapest vermögen die bisher vorhandenen Verkehrsmittel — Miethfuhrwerke, Omnibusse und Pferdebahnen — dem Bedürfnisse nicht mehr zu genügen. Letzteres erfordert die Bewältigung des Verkehrs auf weite Entfernungen und nach bezw. von den Vororten, welchem nur durch eine von dem Strassenverkehr unabhängige Bahn in dem erwünschten Masse entsprochen werden kann. In Budapest erscheint die Quaistrasse, eine Durchmesserstrasse, auf welcher schon mit Rücksicht auf ihre örtliche Lage an der Donau sich ein enormer Verkehr entwickelt, für eine solche Anlage be-

sonders benutzbar. Zu diesem Behufe ist hier auf der unteren Quaistrasse, ausserhalb der eigentlichen Quaipromenade, eine elegante Viaduktbahn in Aussicht genommen, welche den Blick auf die Donau und das gegenüberliegende Ufer nicht beeinträchtigt und deren untere Konstruktionstheile anderweitig ausgenutzt werden können. Der schmale eiserne Viadukt ruht im allgemeinen einerseits auf eisernen Säulen und ist andererseits mit seinen Querträgern in der oberen Quaimauer gelagert, so dass die Höhe derselben etwa der oberen Strassenhöhe entspricht. Die Anfangsstrecke der an der neu zu eröffnenden Ringstrasse gegenüber dem Elevator beginnenden Bahn ist zunächst in Strassenhöhe liegend und eingleisig gedacht. Weiterhin wird die Bahn zweigleisig und geht so in die bereits erwähnte Viaduktstrecke über. Von letzterer senkt sich ein kurzes Zwischenstück mittelst Rampen nach dem Franz-Josefsplatz, welcher untertunnelt wird. Bei dem Parlamentsneubau gelangt die Bahn, welche im übrigen an den beiden Endpunkten sich an Strassenbahnen anschliessen soll, wieder auf Strassenhöhe.

Auf der Bahn soll elektrischer Betrieb eingerichtet werden. Eine stationäre Maschinenanlage umfasst die stromerzeugende dynamoelektrischen Maschinen, während jeder elektrische Wagen seine sekundäre Dynamomaschine trägt, welche denselben in Bewegung setzt. Der elektrische Strom geht nun von einem Pol einer Dynamomaschine im Maschinenhause vermittelst eines in die Erde versenkten Kabels nach der einen isolirten Schiene der Bahn, folgt derselben bis an jene Stelle, wo sich die elektrischen Wagen befinden und geht durch die mittelst Holzscheiben isolirten Radreifen zu dem einen Pol der sekundären Maschine im Wagen, weiter durch den Anker derselben zu dem anderen Pol der Maschine und durch die der zweiten Schiene entsprechenden Radreifen, sowie durch die Schiene selbst, zu dem anderen Pol der primären Maschine im Maschinenhause zurück. Der von den Dampfmaschinen in den stationären Dynamomaschinen erzeugte elektrische Strom versetzt den Anker der sekundären Maschine an den Wagen in Bewegung, so dass mittelst einer Transmission die Räder des Wagens angetrieben und dieser selbst in Bewegung gesetzt wird.

Die Maschinenanlage soll so bemessen werden, dass entsprechend dem Verkehrsbedürfniss der Bahn genügend viele Wagen gleichzeitig laufen können, und zwar entweder einzeln in beliebigen Abständen, oder zu mehreren gekuppelt in kleinen Zügen. Die Wagen haben die Grösse und das Aussehen eleganter Strassenbahnwagen und sind mit Rücksicht auf den Zusammenhang der elektrischen Bahn mit dem übrigen Strassenbahnnetz normalspurig.

Eisenbahn Jekaterinburg-Tjumen.

Das „Centralblatt der Bauverwaltung“ berichtet, dass die Russische Eisenbahnlinie Jekaterinburg-Tjumen (Tümen) am verflossenen 9. August (28. Juli alten Stils) in feierlicher Weise durch den Minister der Verkehrswege, Admiral Possjet, eröffnet worden ist.*) Dieses Ereigniss wird in der Geschichte des Russischen Eisenbahnwesens für alle Zeiten von hervorragender Bedeutung bleiben. Denn indem die neue, 323 km (304 Werst) lange Linie, welche sich an die Strecke Perm-Jekaterinburg anschliesst, durch Vermittelung der Flüsse Tura und Tobol einerseits und Kama andererseits den Irtysch mit der Wolga verknüpft, bildet sie die erste bequeme Handelsverbindung zwischen den Verkehrsmittelpunkten des Europäischen Russlands und seinen Asiatischen Gebieten. Man beabsichtigt, dieselbe späterhin bis nach Kasan zu verlängern. Von Kasan aus soll aber bereits im nächsten Jahre der Anschluss an die Linie Moskau-Nishnij-Nowgorod durch Ausbau der Linie Kasan-Murom bewirkt werden. Die Eisenbahn Jekaterinburg-Tjumen, welche seinerzeit auf Kosten der Regierung in Angriff genommen wurde, um der brotlos gewordenen Bevölkerung der Russisch-Sibirischen Grenzgebiete Beschäftigung und Verdienst zu verschaffen, verdient besondere Beachtung auch deshalb, weil ihre Erbauung die Wiederaufnahme der seit geraumer Zeit fast gänzlich eingestellten, neuerdings aber immer kräftiger sich entwickelnden Thätigkeit des Russischen Staats auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens bezeichnet. Diesem neuen Schienenweg dürften über kurz oder lang noch andere nach Asien führende Eisenbahnlinien folgen, denn die Erschliessung des Sibirischen Handels, dessen Bedeutung noch vielfach unterschätzt wird, bildet eine der wichtigsten und dringlichsten Aufgaben der Wirthschaftspolitik des Russischen Reiches.

*) Nach Jahrg. 1885 S. 1081 sollte die Eröffnung bereits im Oktober v. J. erfolgen. Die Red.

Die Chicago und Northwestern Eisenbahngesellschaft im Jahre 1885/86.

Eine der grössten Eisenbahngesellschaften Amerikas ist die Chicago und Northwestern Eisenbahn, welche im Jahre 1885 auf einer Strecke von 3 949 Miles (6 358 km) eigenen Betrieb hatte, aber durch Aktienbesitz noch fernere 1 971 Miles beherrscht, so dass das von ihr abhängige Gesammtnetz 5 920 Miles (9 531 km) beherrscht, also beinahe so viel, als Italien mit einer Einwohnerzahl von 29 000 000 und ziemlich so viel, als Belgien, Holland und die Schweiz zusammengenommen mit einer Gesammt-Einwohnerzahl von 12 800 000 besitzen. Ihre Strecken berühren 6 Staaten und 2 Territorien; der westlichste Punkt ist so weit westlich entfernt von Chicago, als Chicago von Newyork. Es wird kaum eine zweite Gesellschaft in der Welt geben mit so vielen besonderen langen Strecken: von Chicago nach dem oberen See, nach St. Paul, nach Council Bluffs u. s. w., in einem Bahngebiet von 425 Miles nord-südlich und von 1 000 Miles ost-westlich. Abgesehen von dem Ankauf bestehender besonderer Bahnen hat sich die Länge des Netzes der Gesellschaft in 10 Jahren verdoppelt.

Von den im eigenen Betrieb stehenden 3 949 Miles sind bereits 3 345 mit Stahlschienen belegt.

Die Ausrüstung besteht in 698 Lokomotiven; 258 Personenwagen I., 26 II. Klasse, 11 Gesellschafts-, 9 Speise-, 39 kombinirten Personenwagen, 26 Post-, 109 Express- und Gepäckwagen; ferner 11 459 bedeckten Güter-, 117 Kühl-, 19 Milch-, 1 914 Vieh-, 950 offenen Wagen mit niedrigen Seitenwänden (gondola Cars); 2 197 offenen Wagen ohne Seitenwände (flat Cars); 3 857 Eisenerz- und 395 Güterzug-Dienst- (caboose) Wagen, endlich 7 Direktions- und Zahl-, 18 Küchen- und Speisewagen für das Personal (boarding Cars); 25 Kipp- oder mit Bodenöffnungen zur schnellen Entladung versehene Wagen (dump Cars), 82 Erdarbeit-Wagen (ditching Cars) und 26 Rammbezw. Unfallwagen (pile driving and wrecking Cars).

Im Gesammtdebet der Bahn von 189 Millionen Dollar stehen u. a.: 41 375 000 D. gewöhnliche, 22 325 000 D. Vorzugs-Stammaktien und 11 230 000 D. Aktien angekaufter Bahnen, 90 511 500 D. fundirte und 4 239 000 D. schwebende Schuld. Der Landbesitz beläuft sich auf 1 293 832 Acres.

Die Einnahmen betrugen:

	1885/86		gegen das Vorjahr	
Güterverkehr	17 503 244	D.	+ 3,5	pCt.
Personenverkehr	5 646 150	„	+ 2,7	„
Post- und Expressdienst .	858 220	„	— 1,5	„
verschiedene Einnahmen .	271 986	„	+ 26,1	„
zusammen	24 279 600	D.	+ 3,3	pCt.
Betriebsausgaben	13 859 226	„	+ 0,5	„
Reinertrag	10 420 374	D.	+ 7,3	pCt.
Bruttoertrag pro Mile . .	6 239	„	+ 7,3	„
Nettoertrag „ „ . .	2 678	„	+ 5,4	„
Prozente der Ausgaben . .	57,1		— 1,6	

In den Betriebsausgaben sind 702 452 D. öffentliche Abgaben = 2,9 pCt. der Bruttoeinnahmen enthalten.

Von dem obigen Reinertrage wurden gezahlt:

Zinsen der Obligationen	5 536 363	D.
zum Reservefonds	58 000	„
Dividenden	3 444 504	„

Die Dividende belief sich auf 6 pCt. für die gewöhnlichen Stamm- und 7 pCt. auf die Prioritäts-Stammaktien (gegen 7 bezw. 8 pCt. im Vorjahr).

Der Verkehr ergab:

	1885/86	gegen das Vorjahr	
Personenzug-Miles	5 962 400	+ 2,1	pCt.
Güterzug-Miles	11 044 442	+ 3,1	„
Lokomotivmiles	22 571 327	+ 2,6	„
Personenmiles	239 150 020	+ 3,5	„
Tonnenmiles	1 466 892 717	+ 3,5	„
Durchschnittliche Zugbelastung:			
Passagierzahl	40,1	+ 1,3	„
Güter . . . . t	123,3	+ 1,6	„
Durchschnittliche Einnahmen:			
für jede Pers.-Zug-Mile Brutto	111,0	—	
„ „ „ Netto .	56,0	+ 5,7	„
„ „ Güterzug-Mile Brutto	160,0	+ 0,6	„
„ „ „ Netto .	64,0	+ 3,2	„
„ die Passagiermile . . .	2,36	— 0,8	„
„ „ Tonnenmile	1,19	—	

Diese Angaben beziehen sich lediglich auf die selbst betriebenen Linien. (N. d. „Railr. Gaz.“) H.

Die Eisenbahnen Mexikos.

Einem, durch den Staatssekretär der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika dem Kongresse der Union vorgelegten Berichte über die Handelsbewegung des Jahres 1884 entnimmt die „Deutsche Verkehrszeitung“ folgende Angaben über die Mexikanischen Eisenbahnen: Die Eisenbahnen in Mexiko erreichen an Länge die Zahl von 2 525 Englischen Meilen oder 4 040 km, und die Kosten beziffern sich im ganzen auf rund 60 Millionen Dollars, von denen zwei Drittel von Amerikanischen Unternehmern getragen worden sind. Die Linien sind im einzelnen die Centralmexikanische Eisenbahn (1 335 Englischen Meilen Länge), die Nationalmexikanische Bahn (727 Englische Meilen Länge), die Sonorabahn, welche Nogales und Guaymas verbindet (265 Englische Meilen), die Internationale Mexikanische Bahn (160 Englische Meilen) und die Bahn von Altata nach Culiacan (38 Englische Meilen). Die Sonorabahn, welche von Benson, einem Punkte der Südpacifischen Linie, bis Guaymas, dem Mexikanischen Hafen am Golf von Kalifornien, reicht, ist als ein Abschnitt des Ueberland- oder interoceanischen Weges zwischen dem Golf von Mexiko und dem Stillen Weltmeer zu betrachten. Die Centralmexikanische Eisenbahn, welche im Frühjahr 1884 von el Paso in Texas (Station der Südpacifischen Eisenbahn) bis zur Hauptstadt Mexiko fertig war, wird, wenn beendigt, mit ihren Haupt- und Zweiglinien den Hafen von Tampico am Golf von Mexiko mit San Blas am Stillen Ocean verbinden, also auch eine Ueberlandbahn bilden. Die Linien der Nationalmexikanischen Bahn, zwischen Laredo am Rio Grande und der Hauptstadt Mexiko sowie zwischen dieser Stadt und dem Hafen von Manzanillo am Stillen Ocean, werden einen dritten Schienenweg durch das Mexikanische Staatsgebiet herstellen. Eine vierte Ueberlandlinie wird die von Engländern unternommene Mexikanische Eisenbahn von Veracruz aus in ihrer Verbindung mit der vorigen bis zum Hafen von Manzanillo sein, und in der „Mexiko-Amerikanischen Bahn“ wird das Land noch einen fünften Ueberland-Schienenweg erhalten. Von der „Internationalen Mexikanischen Bahn“ sind bis jetzt 470 km fertig und eine Verbindung zwischen Piedras Negras und el Venadito hergestellt.

Präjudizien betreffend Frachtrecht.

Die Firma Ch. & Sch. in A. lieferte zur Beförderung von Aachen nach Köln 3 Ballen Tuch 350/52 auf und war im Frachtbriefe das Vorhandensein des Zollbegleitscheines No. 1591 auf Kufstein vermerkt. Der Ballen 350 gelangte nicht zur Ablieferung, weshalb gemäss § 68 des Betriebsreglements die Entschädigung nach dem Normalsatze von 1 ℳ. 20 ₰ für das Kilogramm mit 208 ℳ. 80 ₰ geleistet wurde. Der Werth des Gutes war nicht versichert. Die Zollbehörde verhandelte wegen Nichtgestellung der Waare und nahm die Bahnverwaltung wegen des Zolles nach dem höchsten Satze mit 371 ℳ. 80 ₰ in Anspruch. Auf den Rekurs beim Finanzministerium wurde der Zoll auf den für den thatsächlichen Inhalt des Ballens entsprechenden Satz festgestellt und dementsprechend der Betrag von 143 ℳ. 65 ₰ erstattet, so dass an Zoll 228 ℳ. 15 ₰ gezahlt worden sind.

Die Firma Ch. & Sch. weigerte, trotzdem der Zollbegleitschein von ihr extrahirt worden war, die Erstattung des letzteren Betrages mit dem Bemerken, dass die Bahnverwaltung nicht nur zur Zahlung der reglementsmässigen Entschädigung, sondern auch zur Tragung der Zölle verpflichtet sei, weil sie für alle aus dem Abhandenkommen des Ballens sich ergebenden Nachtheile aufkommen müsse. Das Königliche Amtsgericht in A. verurtheilte die Beklagten Ch. & Sch. zur Zahlung, weil die Bahn nur zur Auszahlung der Entschädigung von 60 ℳ. für 50 kg verpflichtet sei, keine bösliche Handlungsweise vorliege und die von ihr verlegten Auslagen, also auch die Zölle, an der Entschädigung abgezogen werden können. (Art. 395, 396 u. 427 des D. H.-G.-B. und § 68 des B.-R.).

Dieses Urtheil wurde seitens des Königlichen Landgerichts in A. verworfen.

Die Begründung betont, dass die Berufung auf die oben angeführten Artikel und Paragraphen eine irrige sei und besagt wörtlich: Die beregten Paragraphen regeln nur gesetzlich die Normen, unter welchen der Absender von dem Frachtführer bezw. der Eisenbahn im Falle des Verlustes oder der Beschädigung des Frachtgutes Schadensersatz und bis zu welcher Höhe er denselben beanspruchen kann.

Es handelt sich jedoch im untergebenen Falle nicht um einen Schadensersatz aus einem Frachtgeschäfte oder um einen Anspruch, welcher mit letzterem in Verbindung steht, sondern um Geltendmachung einer Summe der Beklagten gegenüber, welche der Kläger infolge Nichtausführung eines Frachtgeschäftes und infolge seines eigenen Verschuldens nachträglich an die Zollbehörde hat zahlen müssen. Der Frachtführer hat allerdings einen Ersatzanspruch für seine baaren Auslagen und Verwendungen, worunter auch die Zölle mit einbegriffen sind, aber nur insofern dieselben zur Ausführung des Transportes nothwendig und angemessen sind und der Natur des Frachtgeschäftes entsprechen; trifft jedoch den Frachtführer, indem er über die Intentionen seines Auftraggebers hinausgeht, ein Verschulden, so hat er wegen des eigenen Schadens keinen Regress gegen den Absender.

Die Klageforderung ist als eine aus dem zwischen dem Kläger und der Beklagten geschlossenen Frachtvertrage hervorgehende keineswegs zu betrachten; sie liegt vielmehr ausserhalb desselben. Die Beklagte ist das Frachtgeschäft über im Inlande zollfreie Transitgüter, welche in Kufstein zur Verzollung gelangen sollten, eingegangen und kann daher nur regresspflichtig werden, wenn nothwendige Auslagen und Verwendungen bezüglich dieser zollfreien Güter in Frage kommen. Hat aber der Kläger durch sein Versehen, wie es untergebens der Fall ist, bewirkt, dass die Waaren zollpflichtig geworden sind, so kann er, wenn ihm infolge dessen Schaden erwächst, diesen nicht im Wege des Regresses auf Grund der betreffenden Bestimmungen des Handels-Gesetzbuches über das Frachtgeschäft geltend machen. Jeder Klageanspruch in dieser Hinsicht ist vielmehr in Ermangelung positiver gesetzlicher Bestimmungen nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu beurtheilen. Es ist jedoch nicht abzusehen, inwiefern nach letzterem die Erhebung des klägerischen Anspruches gerechtfertigt erschiene.

Die Aufhebung des Urtheils I. Instanz ist somit gerechtfertigt.

Miszellen.

Dampfschifffahrt zwischen England und dem Osten.

Die Peninsula & Oriental Steam Comp., die grosse Vermittlerin des Verkehrs zwischen England und dem Mittelmeer, Indien, China u. s. w., hat eine Flotte von 50 Dampfern mit Inhalt von zusammen 175 909 t und von 35 550 Pferdekraft. Vier der Dampfer haben jeder ungefähr Raum für 5 000 t bei 1 000 Pferdekraft und 33 derselben haben über 3 000 t Inhalt. Neben den Dampfern sind noch 21 Dampf-Bugsirschiffe vorhanden. Von den Dampfern sind 13 aus Stahl gebaut und 2 davon haben dreifache Expansionsmaschinen.

Diese Gesellschaft datirt von 1839 und ihre Vorgängerin, die „Peninsular Comp.“, begann 1837 die Post mittelst Dampfer von Falmouth nach Lissabon und Gibraltar zu führen, welche vorher durch Segelschiffe befördert war. Die Geschichte derselben ist daher fast zusammentreffend mit der Ocean-Dampfschifffahrt überhaupt. Das erste hierbei verwendete Fahrzeug war ein 1829 gebauter Holzdampfer von 74′ Länge, 206 t Tragfähigkeit; der erste eiserne Dampfer wurde 1842, der erste Stahldampfer 1880 gebaut.

Bis zum Jahre 1847 war der gewöhnliche Dampfdruck in den Maschinen jener Gesellschaft 7 Pfund pro Quadratzoll; dieser hob sich langsam auf 20 Pfund im Jahre 1855; sodann seit Einführung der Compound-Maschinen auf 40 Pfund im Jahre 1870, 90 Pfund im Jahre 1881 und nun in den neuen dreifachen Expansionsmaschinen auf 140 Pfund.

Eine Vergleichung der Jahre 1885 und 1874 ergibt folgendes:

	1885	1874	Zunahme pCt.
Tonnengehalt	175 911	116 295	51,3
Pferdekräfte	163 100	96 637	68,7
gelaufene Seemeilen . . .	2 482 941	1 635 768	51,8
von der Flotte verbrauchte Kohlen . . . . . . t	421 818	280 000	50,6

Inzwischen hat die durchschnittliche Schnelligkeit eine Zunahme von vollen 20 pCt. erfahren, ungeachtet dessen aber hat die zurückgelegte Meilenzahl sich nur ungefähr in gleichem Masse erhöht, wie die Tonnenzahl, woraus sich ergibt, dass die Schiffe 1885 länger im Hafen gelegen haben müssen, als 1874.
(„Railr. Gaz.“)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 72 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 15. September 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Güterverkehr.

Kohlenverkehr von Rheinland-Westfalen nach Stationen des Bezirks Magdeburg etc. Am 15. September 1886 tritt der Nachtrag XII zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechts- und linksrheinisch) und Elberfeld nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg etc. in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr nach den Stationen Barum, Heerte, Hoheweg, Immendorf, Lichtenberg, Osterlinde, Salder und Thiede der Braunschweigischen Landeseisenbahn.

Exemplare sind bei den betreffenden Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 10. September 1886. (1876)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Im Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen) gelangt am 16. September d. J. der V. Nachtrag zum Gütertarif zwischen Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen (Theil II, Heft 2 des Verbandstarifes) vom 1. Mai 1882 zur Ausgabe, welcher mehrfache Ergänzüngen des Haupttarifs, sowie der Nach- I—IV enthält.

München, den 4. September 1886. (1877)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen
Verkehrsabtheilung.

Im **Süddeutschen Verbandsverkehr** wird zu Theil I des Gütertarifs mit Oesterreich-Ungarn vom 1. April 1885 am 1. Oktober d. J. der Nachtrag I ausgegeben, welcher Aenderungen der reglementarischen Bestimmungen, der Tarifvorschriften und der Güterklassifikation enthält.

Der Nachtrag I wird, soweit der Vorrath reicht, von dem Materialdepot der K. B. Staatseisenbahnen, sowie von den übrigen betheiligten Verwaltungen auf Bestellung unentgeltlich abgegeben.

München, den 4. September 1886. (1878)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen
Verkehrsabtheilung.

Staatsbahn - Güterverkehr Altona-Frankfurt a/M. Vom 10. d. Mts. ab findet unbeschränkte Abfertigung von Gütern im obenbezeichneten Verkehre von und nach der Haltestelle Lanz des Direktionsbezirks Altona statt.

Altona, den 10. September 1886. (1879)

Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Für den Transport von Getreide, Getreideabfällen, Hülsenfrüchten, Kleie, Malz, Mohnsamen, Mühlenfabrikaten und Oelsaaten in Ladungen von mindestens 10 000 kg mit je einem Frachtbrief für einen Wagen kommen die nachverzeichneten Ausnahmefrachtsätze mit Gültigkeit vom 15. September d. J. ab zur Einführung.

Von Dresden - Alt- und Neustadt nach Basel (Bad. B. und Els. B.)
3,55 ℳ pro 100 kg.

Von Wurzen nach Basel (Bad. B. und Els. B.)
3,12 ℳ pro 100 kg.

Diese Frachtsätze finden nur in der Richtung nach Basel Anwendung und gelten, insoweit sie billiger sind, als die Frachtsätze des Spezialtarifs I, auch für Sendungen nach den in derselben Verkehrsrichtung vorgelegenen Badischen bezw. Elsässischen Stationen.

Dresden, den 10. September 1886. (1880)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Niederdeutscher Kohlenverkehr. Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Kokes (letzterer zum Export) in Sendungen von mindestens 50 000 kg im Verkehr von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach den Stationen Ahrensburg, Bargteheide, Lübeck, Oldesloe und Reinfeld der Lübeck-Büchener Bahn und Schwartau der Eutin-Lübecker Bahn treten am 12. September 1886 ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.

Köln, den 9. September 1886. (1881)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Vom 16. d. M. an finden im **Norddeutsch-Bayerischen Seehafenverkehr** direkte Ausnahmefrachtsätze für Petroleum etc. und rohe Baumwolle von Hamburg H und Lübeck nach Eger resp. Franzensbad, Bayerische Staatsbahn, Anwendung, über deren Höhe die Güterexpeditionen der genannten Stationen Auskunft ertheilen. (1882)

Hannover, den 9. September 1886.

Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - Köln - Minden - Belgischer Güterverkehr. Die Station Dortmund der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn ist mit Gültigkeit vom 1. September d. J. mit den für Dortmund Rh. bezw. Dortmund K. M. bestehenden Frachtsätzen in den direkten Verkehr mit Antwerpen (Bassins und Entrepôt) loco und transit und Antwerpen (sud Quais) transit aufgenommen worden.

Köln, den 9. September 1886. (1883)

Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Am 15. September d. J. tritt Nachtrag II zum Gütertarif in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen bezw Ergänzungen der speziellen Tarifvorschriften, des Stationsverzeichnisses und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, ferner Entfernungen für die neu einbezogene Station Lanz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona, Haltestelle Radis des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und Veilsdorf der Werraeisenbahn, sowie anderweite ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und anderweite, in einzelnen Klassen erhöhte Tarifsätze für den Verkehr der Station Lichtenfels, W.-B., endlich Aenderungen bezw. Ergänzungen der Ausnahmetarife, Aenderung von Stationsnamen und Berichtigungen.

Soweit durch den Nachtrag Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze herbeigeführt werden, gelten dieselben erst vom 1. Oktober bezw. 1 November d. J. ab.

Exemplare des Nachtrags sind zum Preise von 20 ₰ bei den betheiligten Expeditionen käuflich zu haben.

Erfurt, den 8. September 1886. (1884)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königsberg - Moskauer Eisenbahnverband via Prostken-Grajewo-Brest. Die Getreide- etc. Tarife von Stationen der Orel - Witebsk-, Moskau - Kursk-, Rjask-Wiasma-, Rjask - Morschansk-, Moskau-Rjaesan-, Koslow - Tambow-, Tambow-Saratow- und Orenburger Bahn nach Königsberg, Pillau, Memel (exkl. des Weizenmehltarifs von Stationen der Orenburger Bahn) sowie der Zittwersamentarif ab Orenburg nach Königsberg werden bis auf Weiteres prolongirt. (1885)

Die Direktion
der Ostpreussischen Südbahn.

Am 1. Oktober 1886 tritt zum **Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg und Magdeburg** vom 1. September 1884 der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält:

a) Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen des Haupttarifs;
b) Aufnahme von Stationen der Direktionsbezirke Magdeburg und Bromberg;
c) Ermässigte Frachtsätze für Kowahlen, Station des Direktionsbezirks Bromberg.

Durch die Einbeziehung der Stationen der ehemaligen Braunschweigischen Eisenbahn mit Ausschluss von Einbeck und Vechelde werden:

1. die direkten Verkehrsbeziehungen mit den Stationen des Bezirks Bromberg im Vieh- etc. Tarif Braunschweig-Berlin, Bromberg, Breslau vom 15. September 1884 nebst Nachtrag I und wird

2. durch Aufnahme der Frachtsätze für die Stationen Cöthen und Halle des Bezirks Magdeburg der Tarif für die Beförderung von Leichen etc. für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg und Erfurt vom 1. Februar 1884 nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs mit den Stationen Cöthen und Halle gänzlich aufgehoben.

Soweit Erhöhungen bezw. Beschränkungen gegen die bisherigen Tarifsätze vorkommen, treten dieselben erst mit dem 1. November d. J. in Kraft.

Exemplare des Nachtrages sind durch Vermittelung der Billetexpeditionen zu beziehen.

Bromberg, den 9. September 1886. (1886)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Verbands - Kohlenverkehr. Am 15. September 1886 tritt der Nachtrag V zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Norddeutschen Verbande vom 1. Dezember 1884 in Kraft, welcher Frachtsätze für den Verkehr von den Anschlusszechen bei den Stationen „Zeche Gneisenau bei Derne" und Eving der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach den Stationen Barum, Heerte, Hoheweg, Immendorf, Lichtenberg, Osterlinde, Salder und Thiede der Braunschweigischen Landeseisenbahn und Veilsdorf der Werra-Eisenbahn enthält.

Die Frachtsätze für die letztgenannte Station treten jedoch erst am Tage der Betriebseröffnung auf derselben in Gültigkeit.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betreffenden Güterexpeditonen zu haben.

Köln, den 10. September 1886. (1887)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn. (Inkrafttreten der Hefte 4, 5 und 6 des Verbands - Gütertarifs.) Am 1. Oktober d. Js. kommen zum Gütertarif für oben bezeichneten Verband die Hefte 4, 5 und 6 zur Einführung.

Es enthält:

das Tarifheft No. 4
Frachtsätze für die ordentlichen Tarifklassen und für verschiedene Ausnahmetarife
im Verkehre zwischen
Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Erfurt, Frankfurt a/M., Hannover (mit Einschluss der Warstein - Lippstadter Eisenbahn) und Magdeburg, sowie der Weimar-Geraer Eisenbahn einerseits
und
Stationen der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft, Ungarischen Nordostbahn und Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen andererseits;

das Tarifheft No. 5
Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von
Rinden Europäischer Holzarten, sowie von Baumrinden-Extrakt in Ladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht für den Wagen
im Verkehre zwischen
Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Erfurt, Frankfurt a/M., Hannover und Magdeburg, sowie der Weimar-Geraer Eisenbahn einerseits
und
Stationen der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft, Ungarischen Nordostbahn und Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen andererseits;

das Tarifheft No. 6.
Ausnahme - Frachtsätze für die Beförderung von gebrauchten leer zurückgehenden Säcken in jeder Menge und den der Berechnung der Lieferfristen zu Grunde zu legenden Kilometerzeiger
im Verkehre zwischen
Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Erfurt, Frankfurt a/M., Hannover (mit Einschluss der Warstein-Lippstadter Eisenbahn) und Magdeburg, sowie der Weimar-Geraer Eisenbahn einerseits
und
Stationen der Arad - Temesvarer Eisenbahn, der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn, der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft und Gross - Kikinda - Gross - Becskereker Eisenbahn, der Ungarischen Nordostbahn und der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen andererseits.

Durch diese Tarifhefte, welche gegen die bisherigen Sätze zum grössten Theil ermässigte, theilweise aber auch erhöhte Frachtsätze enthalten, werden die folgenden alten Tarife nebst Nachträgen, insoweit dieselben sich auf den Verkehr zwischen Stationen der vorgenannten Bahnen beziehen, aufgehoben und zwar:

1. der Gütertarif Theil II für den Hannover-Magdeburg-Ungarischen Eisenbahnverband vom 15. Mai 1880,
2. der Gütertarif Theil II und IV für den Thüringisch - Sächsisch - Ungarischen Eisenbahnverband vom 1. Januar 1880,
3. der Gütertarif, Theil III für den Ungarisch-Rheinländisch-Westfälischen Verkehr vom 1. Dezember 1880,
4. der Ausnahmetarif für den Transport von Rinden Europäischer Holzarten, von Lohe-Absud und von Stroh, sowie für den Rücktransport leerer Lohesäcke für den Ungarisch-Rheinländisch-Westfälischen Verkehr vom 15. August 1882,
5. der Gütertarif Theil II (Ausnahmetarif für Getreide etc.) für den Ungarisch - Rheinländisch-Westfälischen Verkehr vom 1. August 1880 bezw. 1. Juli 1882,
6. der Gütertarif, Theil II, Heft 3 für den Westdeutsch - Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband vom 1. Februar 1885 bezüglich des Kilometerzeigers.

Die bisherigen bezüglichen Frachtsätze bleiben jedoch für diejenigen Verkehrsbeziehungen, für welche die neuen Tarife höhere bezw. keine Frachtsätze enthalten, noch bis zum 31. Oktober d. Js. in Gültigkeit.

Exemplare der neuen Tarifhefte sind bei den Verbandsstationen käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 11. Septbr. 1886. (1888)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Simonsdorf - Tiegenhof (den 1. Oktober 1886), ferner der Strecken Jablonowo - Strasburg i/Westpr. und Zuckau-Carthaus (den 1. November 1886) treten für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg:

I. Der Nachtrag V und VI zum Kilometerzeiger zur Berechnung der Preise für die Beförderung von
   a) Personen und Reisegepäck,
   b) Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,
   c) Eil- und Frachtgütern
   vom 1. Juli 1885, enthaltend:
   1. Ergänzungen bezw. Abänderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
   2. Entfernungen für die Stationen der vorbezeichneten neu eröffneten Strecken.
   3. Eröffnung der bisherigen Personen - Haltepunkte „Jamielnik" für den beschränkten Wagenladungs-Güterverkehr am 1. Oktober und Wrotzlawken für den gesammten Personen-, Leichen-, Fahrzeug-, Güter- und Viehverkehr am 15. Oktober 1886.
   4. Berichtigungen.

II. Der Nachtrag II zum Lokaltarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck vom 1. Januar 1886

in Kraft.

Die qu. Nachträge können durch die Billetexpeditionen unseres Verwaltungsbezirks bezogen werden.

Bromberg, den 5. September 1886. (1889)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Schwedisch - Norwegischer Eisenbahnverband. Vom heutigen Tage ab werden Hummer von Gothenburg und Christiansand nach Altona, Ottensen und Berlin bei Aufgabe als Eilgut und Beförderung mit den Schnellzügen zu den nachstehenden Eilgutsätzen abgefertigt:

Von Gothenburg und Christiansand nach	pro 100 kg in Mark
Altona	10,76
Ottensen	10,76
Berlin, Lehrter Bahnhof	17,66.

Ferner tritt mit sofortiger Wirksamkeit für frisches Obst und Gemüse von Altona nach Gothenburg ein ermässigter Eilgutsatz von 5,03 ℳ pro 100 kg in Kraft

Altona, den 11. September 1886. (1890)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Wir bringen hiermit zur Kenntniss, dass der gesammte Eil- und Stückgutverkehr auf den Bahnhof Trier r/M., der gesammte Wagenladungsverkehr dagegen auf denjenigen Trier l/M. abzufertigen ist.

Köln, den 11. September 1886. (1891)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Ausnahmetarif vom 1. August 1886 für die Beförderung von Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet, sowie Ruhrkokes nach den Hochofenstationen jener Gebiete. Die Station Sinn wird vom 15. d. Mts. ab für den Empfang von Eisenerz und Kokes zum Hochofenbetrieb in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen, worüber Näheres bei den

betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren ist.

Köln, den 9. September 1886. (1892)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Vom 15. September 1886 ab finden die für frisches Obst (exkl. Südfrüchte), Melonen und Weintrauben als Eilgut in jeder Quantität im Ausnahmetarif No. 2 des Ostdeutsch - Ungarischen Verbandtarifs Heft 1 für Nagy - Maros enthaltenen Frachtsätze auch auf dergleichen Transporte von Station Zebegeny der Oesterreich - Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft Anwendung.

Breslau, den 9. September 1886. (1893)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verwaltungen.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Zum Tarife für den Güterverkehr zwischen diesseitigen und Prag - Duxer Stationen vom 1. September 1885 ist der Nachtrag I, gültig vom 1. Oktober d. Js., herausgegeben worden. Gleichzeitig ist, mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. Js., die Tariftabelle mit Saaz K. K. Stsb. verausgabt worden.

Teplitz, den 9. September 1886. (1894)
Die Direktion.

K. K. priv. Oesterr. Nord-Westbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Mit 31. Oktober 1886 treten der Rumänisch-Oesterreichische und Rumänisch - Sächsische Elbeumschlags-Tarif vom 20. September 1883, enthaltend direkte Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte etc. zwischen den Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy - Eisenbahn (Rumänische Linie) einerseits und Laube, respektive Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz, sowie Dresden-Elbkai andererseits, ausser Wirksamkeit.

Wien, am 7. September 1886. (1895)
Die Generaldireetion.

K. K. priv. Böhm. Nordbahn. Kalktransporte von Lobositz nach Warnsdorf loco. Ab 1. Oktober d. J. tritt mit widerruflicher Gültigkeit bis 30. September 1887 für Baukalk ab Lobositz nach nach Warnsdorf loco, — in 10 000 kg Ladungen — rücksichtlich der Strecke Bodenbach - Warnsdorf, ein Kartirungssatz von 18 kr. pro 100 kg in Wirksamkeit.

Prag, am 9. September 1886. (1896)
Die Generaldirektion.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn. Tarifangelegenheit. Der mit Gültigkeitstermin vom 1. Oktober a. c. publizirte Ausnahmetarif für den Transport **Niederschlesischer Steinkohlen** und **Coaks** nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, Süd - Norddeutschen Verbindungsbahn, Böhm. Kommerzialbahnen, Böhm. Nordbahn und Oesterreich. Lokaleisenbahn tritt, insoferne derselbe Erhöhungen gegenüber dem gleichnamigen Tarife vom 1./9. 1884 enthält, erst mit 15. Oktober 1886 in Wirksamkeit.

Wien, am 7. September 1886. (1897)
Die Centralverwaltung.

Oesterreichisch-Galizisch-Rumänischer Eisenbahnverband. Galizisch - Rumänischer Eisenbahnverband. Aufhebung der Verbandtarife. Mit 31. Oktober l. J. gelangen die in den vorbezeichneten Verbänden zur Zeit bestehenden Tarife zur Aufhebung und zwar:

1. Der Tarif für den Oesterreichisch - Galizisch - Rumänischen Eisenbahnverband vom 1. Oktober 1885 sammt den Nachträgen I bis III.

2. Der Tarif für den Galizisch-Rumänischen Eisenbahnverband vom 1. Dezember 1883 sammt Nachtrag I.

3. Der Ausnahmetarif für den Transport von Mais bei Verladung in loser Schüttung (alla rinfusa) von Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn (Rumänische Linien) nach Stationen der Lemberg-Czernowitz - Jassy - Eisenbahn (Oesterr. Linien) vom 15. März 1884.

4. Der Spezialtarif für den Transport von Südfrüchten etc. von den Stationen Braila & Galatz der Rumänischen Eisenbahnen nach Stationen der Galizischen Carl-Ludwigbahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn (Oeterr. Linien) vom 1. August 1885.

Wien, den 10. September 1886. (1898)
Die Centralleitung
der K. K. pr. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn,
Namens der Verbandsverwaltungen.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Mit dem 15. September d. J. gelangen für den Verkehr zwischen Hamburg-Schulterblatt und Altona einerseits und Lunden, Station der Holsteinischen Marschbahn andererseits Personenzug-, Schnellzug- und Retourbillets über Elmshorn-Itzehoe zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Billetexpeditionen.

Altona, den 10. September 1886. (1899)
Königliche Eisenbahndirektion.

Einschränkung des Lokal - Personenverkehrs der Stationen. Mit dem 1. November d. J. werden im Lokalverkehr der diesseitigen Stationen die bestehenden Personenfahrpreise, Gepäcküberfrachtsätze und Hundebilletpreise für diejenigen Verbindungen aufgehoben, in welchen während eines Jahres die Ausgabe von Billets und direkte Gepäckabfertigung überhaupt nicht stattgefunden hat.

Breslau, den 8. September 1886. (1900)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Submissionen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Oeffentliche Verdingung. Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen, im Deutschen Reichsanzeiger und Anzeiger zum Centralblatt der Bauverwaltung vom 23. September 1885 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ soll die Anfertigung und Lieferung von sechs Stück dreiachsigen Normal-Tenderlokomotiven für Nebenbahnen im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im maschinentechnischen Büreau hierselbst, in den Geschäftsstunden, von 8—3 Uhr, zur Einsicht aus und werden von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 2 *M.* unfrankirt abgegeben.

Bezügliche Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Tenderlokomotiven“ versehen, portofrei zu dem auf den 5. Oktober d. J. Vormittags 12 Uhr anberaumten Verdingungstermin an das vorgenannte Büreau einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Altona, den 10. September 1886. (1901)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 16000 Kiefernschwellen soll vergeben werden; Bedingungen können bei unserer Magazinsverwaltung dahier, sowie auf dem Büreau des Grossherzogl. Eisenbahnbaumeisters zu Alsfeld eingesehen, im übrigen gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ pro Exemplar an unsere Kanzlei bezogen werden. Angebote, versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen, sind bis zum 21. d. M. dahier einzureichen.

Giessen, den 7. September 1886. (1902)
Grossherzogliche Direktion.

4. Vermischte Bekanntmachungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau wird der Bahnhof Ferdinandstein vom 1. Oktober d. J. ab in eine Haltestelle umgewandelt werden.

Eine Aenderung in der Abfertigung von und nach dieser Haltestelle tritt nicht ein.

Berlin, den 13. September 1886. (1903)
Die geschäftsführende Direktion.
Krancke.

Für das **Comptoir** eines **Eisenbahntechnischen Bureau** wird ein **Lehrling** mit tüchtiger Schulbildung und guter Handschrift **zu engagiren gesucht.**

Remuneration anfänglich 30 Mark pro Monat.

Offerten unter **J. S. 8471** sind an **Rudolf Mosse, Berlin S. W.** zu richten.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — **Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.**

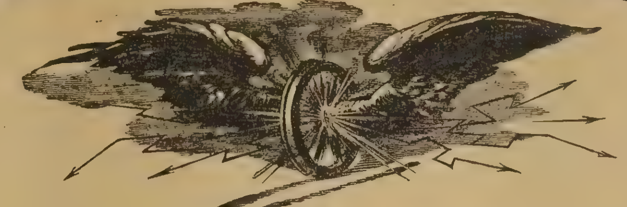
No. 73. **Zeitung des Vereins** 1886.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 18. September 1886.

Wiener Stadtbahn.

Wenn schon überhaupt die verschiedenen „Stadtbahnfragen“ unserer Grossstädte zu den interessantesten des jetztzeitigen Eisenbahnwesens gehören, so wird die Aufmerksamkeit der Deutschen Eisenbahnfachkreise augenblicklich doch ganz besonders durch die Frage der Wiener Stadtbahn in Anspruch genommen, deren endgültiger Lösung man bei den eigenthümlichen örtlichen Verhältnissen, mit denen diese zu rechnen hat, in der That spannungsvoll entgegensieht. Es dürfte daher denjenigen, welche die Entwickelung jener Frage wenigstens den Hauptzügen nach verfolgen möchten, nachstehende Zusammenfassung der bemerkenswerthesten auf ihrem Gebiete in der letzten Zeit hervorgetretenen Erscheinungen einigermassen willkommen sein.

Bekanntlich war, so lange die dem Ingenieur Fogerty durch die Regierung ertheilte Bauberechtigung bestand, die Frage der Wiener Stadtbahn gewissermassen auf ein todtes Gleis gestellt und deren Weiterförderung vorläufig unmöglich. Denn obgleich jene Bauberechtigung zu einer praktischen Verwerthung schon deshalb nicht gelangen konnte, weil sich zu ihrer Finanzirung keinerlei Aussicht darbot, so war sie doch nun einmal da und vor ihrem rechtlichen Erlöschen nicht aus der Welt zu schaffen, mochte sie auch noch so sehr den vielleicht verheissungsvollern Bemühungen anderer Bewerber im Wege stehen. Dieser Sachverhalt konnte jedoch nicht verhindern, dass mittlerweile vielfach an neuen Lösungen gearbeitet wurde, und dass es sich beim Herannahen des Endes der zur Ausnützung der Fogerty'schen Bauberechtigung gestellten Frist an allen Enden von Entwürfen regte. Im Vordergrunde des allgemeinen Interesses stand übrigens schon damals der Entwurf der Herren Siemens & Halske, welcher bereits mit vielem Erfolge den Erwägungen der verschiedenen in Betracht kommenden Behörden und Gesellschaften unterbreitet worden war und auf die endgültige Annahme wohl die beste Aussicht hatte. Indessen brachten, als dann endlich im Frühling d. J. die Fogerty'sche Bauberechtigung amtlich für erloschen erklärt war, auch andere Verfasser ihre Entwürfe mehr an die Oeffentlichkeit, um nicht allein bei den Behörden, sondern auch vor weitern Kreisen von Beurtheilern mit dem vorhin genannten, inzwischen so bedeutend geförderten Entwurfe noch vor Thoresschluss den Wettbewerb aufzunehmen. Die Erlangung der Bauberechtigung durften sie allerdings so lange wohl kaum erhoffen, als sie nicht, wie die Herren Siemens & Halske, ihren Entwürfen den Beweis der finanziellen Durchführbarkeit beifügen konnten, auf dessen Beibringung die massgebende Behörde nach den gemachten bösen Erfahrungen nunmehr sicherlich unbedingt halten musste. Indessen konnte sich ja für die Finanzirung ihrer Entwürfe immerhin eine Aussicht eröffnen, wenn es gelang, für deren technische und wirthschaftliche Zweckmässigkeit bei einer grössern Zahl anerkannter Sachverständiger ernstlich „Meinung“ zu gewinnen.

Insbesondere waren es die Entwürfe der Herren v. Flattich und v. Gunesch, sowie derjenige des Herrn Pollacsek, welche die Aufmerksamkeit der Fachkreise auf sich lenkten und sich jetzt neben dem Siemens-Halske'schen der öffentlichen Beurtheilung unterzogen. Der Oesterreichische Architekten- und Ingenieurverein gab den genannten Herren Verfassern, indem er zu Ende April und Anfang Mai d. J. einer eingehenden Besprechung der Wiener Stadtbahnfrage drei aufeinander folgende Sitzungen widmete, die günstigste Gelegenheit, ihre Entwürfe in mündlichem Vortrage vor einer Zuhörerschaft zu erläutern und zu begründen, unter welcher viele derjenigen hervorragenden Persönlichkeiten sich befanden, welche in jener Frage ein Wort mitzusprechen berufen bezw. ein gewichtiges Urtheil abzugeben befähigt sind. Wie aus den in der „Wochenschrift“ des Vereins erschienenen Berichten hervorgeht, sind jene Sitzungen zwar ohne ein thatsächliches Ergebniss, wie z. B. eine zu Gunsten irgend eines besondern Entwurfes lautende Meinungsäusserung des Vereins, verlaufen, haben aber nichts-

destoweniger zur allgemeinen Klärung der zur Besprechung gelangten Frage sehr dankenswerthe Beiträge geliefert. Es erscheint uns angezeigt, die Grundzüge der zum Vortrage gebrachten Entwürfe selbst sowie der für und wider dieselben zum Ausdruck gebrachten Sondermeinungen hier kurz wiederzugeben.

Gemäss der durch Herrn v. Flattich gegebenen Erläuterungen will der von ihm in Gemeinschaft mit Herrn v. Gunesch verfasste Hauptentwurf dem doppelten Zwecke gerecht werden: 1. Den Bewohnern der Stadt Wien und ihrer Vororte die Benutzung der in Wien mündenden Hauptbahnen zu erleichtern; 2. den billigen und schnellen Verkehr der Vororte und Vorstädte mit einander und mit der Stadt zu ermöglichen. Demgemäss weist derselbe 1. eine Stadtlinie und, da diese nicht für alle Bezirke gleich günstig liegen kann, 2. ein weiteres Bahnnetz mit stetigem Betriebe auf, welch letzteres die Bewohner entfernterer Gegenden zur Hauptlinie führen soll.

Die Haupt-Stadtlinie wird hergestellt durch Verlängerung der bestehenden Verbindungsbahn am Donaukanal entlang bis zur Franz-Josefsbahn, eventuell bis zur Nordwestbahn, um allen Hauptbahnen Gelegenheit zu geben, über diese Linie zu verkehren, an welcher die nöthige Zahl Aufnahmestationen angeordnet werden können. Ein ausgedehnter Betriebsbahnhof würde sich längs des Donaukanal-Ufers vom Franz-Josefsbahnhofe an aufwärts anlegen lassen. Das weitere Stadtbahnnetz soll, indem es sich auf jene Hauptlinie stützt, durch das Wienthal und die Gürtelstrasse führen und Aeste zur Süd- und Westbahn hin erhalten. Mit Vollendung dieses weiteren Netzes werden also längs des Donaukanals 4 Gleise nöthig, 2 für den Verkehr zu den Hauptbahnen und 2 für den inneren Verkehr, weil letzterer, um seine Aufgabe zu erfüllen, kontinuirlich gedacht werden muss. — Zur Ergänzung dieses Netzes ist noch eine Mittellinie bis zur Elisabethbrücke gedacht, welche Döbling und Dornbach u. s. w. mit dem Centrum von Wien verbindet. Diese Linie kann, als von mehr lokaler Bedeutung und weil sie mit den Hauptbahnen nicht in Verbindung gesetzt werden muss, als ein selbständiges Unternehmen behandelt werden.

Die gewählten Linienzüge sollen sich deshalb empfehlen, weil sie dem Strom der Bewegung in Wien, soweit Bahnverkehr in Betracht kommt, Rechnung tragen und ausserdem allmählich, d. h. dem wachsenden Bedürfniss entsprechend, in Angriff genommen werden können. Auch soll für dieselben der Grunderwerb verhältnissmässig billig zu stehen kommen. Häuserdurchbrüche würden nur in sehr geringem Umfange nöthig werden, nämlich nur an der Stelle, wo es sich um Gewinnung der für die Entwickelung des ganzen Netzes wichtigen Hauptstation „Hauptzollamt“ handelt, auf welcher der Uebergang der Züge von einer Linie zur andern und ein Umsteigen nach allen Richtungen ermöglicht werden würde, und welche ausserdem den besonderen Vortheil darbieten soll, dass von ihr aus eine Verbindung der Donaukanal-Linie mit dem zur Nordbahn führenden Aste der Verbindungsbahn hergestellt werden könnte, was für die Entwickelung der Donaustadt grossen Werth haben soll.

Die Ausbildung des jetzigen Bahnhofes „Hauptzollamt“ der Verbindungsbahn zu einem Ausgangs- oder besser „Knotenpunkt der Stadtbahnen“ ist überhaupt der wesentlichste Bestandtheil des Flattich'schen Entwurfes, ja für dessen Entwickelung geradezu bestimmend. Denn die Führung der Stadtbahn über jenen Bahnhof macht es erforderlich, die Donaukanal-Linie als Hochbahn zu bauen. Die Hochbahn aber bedarf bei der gegen eine solche besonders im Wiener Gemeinderathe herrschenden Stimmung einer besondern Vertheidigung. Daher wird für dieselbe angeführt, dass nur eine Hochbahn jeder Hochwassergefahr und jeder Berührung mit den städtischen Unrathkanälen ausweiche. Dabei lasse sich der betreffende Viadukt so ansprechend ausbilden, dass allen ästhetischen Rücksichten genügt werde. Das Fahren auf demselben aber sei unstreitig angenehmer als im Einschnitt. Ausserdem gebe die Hochbahn Gelegenheit, die unteren Räume theilweise zu verwerthen, wodurch nach den Erfahrungen in Berlin nicht unbedeutende Erträgnisse erworben würden. Endlich würden durch sie auch schwer zu lüftende Tunnelanlagen und mit diesen künstliche Baumethoden vermieden, so dass die Kosten sich keinesfalls höher stellen würden, als bei einer Tiefbahnanlage.

Auf die Anlage des weitern Bahnnetzes im Wienthal u. s. w. ist Herr v. Flattich nicht im einzelnen eingegangen, weil die Verhältnisse im genannten Thale sowie längs der Gürtelstrasse vorläufig noch so ungeklärt sind, dass die endgültige Festsetzung der Stadtbahnlinien in diesen Strecken noch nicht thunlich erscheint. Er stellt es aber gerade als einen Vortheil seines Gesammtentwurfes hin, dass derselbe sich in kleinere Theile auflösen lässt, von denen der wichtigste, die Donaukanal-Linie, mit der Verbindungsbahn ein Ganzes bilde und daher an erster Stelle zur Ausführung zu bringen sei.

Hinsichtlich der Mittel zur finanziellen Durchführung des von ihm vertretenen Entwurfes fand Herr v. Flattich, dass, da die Donaukanal-Linie als Fortsetzung der Verbindungsbahn aufgefasst sei, die Hauptbahnen als Besitzer der letztern an erster Stelle berufen seien, die Ausführung ins Werk zu setzen, indem ihnen durch die neue Bahn so viele Vortheile zufliessen würden, dass sie mit den geringsten Garantiebeträgen auskommen könnten. Es könnte sich indessen auch eine besondere Stadtbahnunternehmung bilden, behufs allmählicher Ausführung des ganzen Netzes. Dann müsste dieselbe aber den Betrieb der Donaukanal-Linie an die Verbindungsbahn-Verwaltung etwa in der Form einer Verpachtung übertragen, wobei sie sich einen Antheil am etwaigen späteren Ertragsüberschuss zum Vortheil des Weiterbaues der Bahn ins Wienthal hinein u. s. w. ausbedingen könnte. Uebrigens seien an der Donaukanal-Linie, die für sich selbst natürlich ein zur Verzinsung und Amortisation des Baukapitals ausreichendes Erträgniss keineswegs abwerfen könne, der Staat, die Stadt und die Hauptbahnen in gleichem Masse, wenn auch je für sich in anderer Weise, interessirt, und es sei daher nöthig, dass die bezeichneten drei Interessenten das Zustandekommen der Stadtbahn thatsächlich, sei es durch Garantiebeträge, oder durch Zusicherung von Transportmengen oder in anderer geeigneter Weise förderten.

Herr v. Gunesch, Mitverfasser des v. Flattich'schen Entwurfs, hat als Ergänzung des letzteren für die Stadtbahnstrecke längs des Donaukanals noch einen besonderen Tiefbahnentwurf aufgestellt, und zwar für den Fall, dass die Hochbahn allgemein verworfen werden würde, — ein Fall, der gewiss ins Auge gefasst werden musste. Durch die betreffende Arbeit soll versucht werden, bei Einhaltung des Grundgedankens der Benutzung des Bahnhofes „Hauptzollamt“ als Knotenpunkt des Verkehrs, von genanntem Bahnhofe aus mittelst Rampe von 1,6 pCt. Neigung die Donaukanal-Linie zunächst bis zur Brigittabrücke als Tiefbahn zu führen und dieselbe dann entweder ebenfalls als Tiefbahn in die Franz-Josefsbahn oder aber (wiederum mittels Rampe von 1,6 pCt. Steigung) als Hochbahn in die Halle des Franz-Josefsbahnhofes einmünden zu lassen. Letztere Einmündungsform böte der ersteren gegenüber den Vortheil einer leichtern und kürzern Verbindung mit der künftigen Gürtelstrassenbahn dar, wogegen ihr allerdings der Nachtheil der angegebenen Rampensteigung anhaften würde. Uebrigens würden nach des Verfassers Ansicht weder Krümmungen noch Steigungen dieser Tiefbahnlinie übermässig stark werden, indem der kleinste Halbmesser noch 250 m betragen könnte und die Steigung von 1,6 pCt. durch einzelne auf der bestehenden Verbindungsbahn vorhandene Steigungen weit übertroffen werde.

Ein durch Herrn v. Gunesch selbst zwischen den beiden Lösungen für die Donaukanal-Linie, Hochbahn oder Tiefbahn, gezogener, alle wichtigen Punkte umfassender Vergleich

lässt ihn zu dem Endurtheil gelangen, dass dem Hochbahnentwurfe der Vorzug zu geben sei. Ausschlaggebend erscheint ihm dabei der Umstand, dass allein die Hochbahn vor den Gefahren hoher Wasserstände in der Donau, der Wien und dem Donaukanal unbedingt gesichert sein würde. Von Bedeutung ist aber auch die Rücksichtnahme auf den bei der unausbleiblichen Weiterentwickelung des Stadtbahnnetzes, d. h. bei der Inangriffnahme der Wienthal-Linie u. s. w. erforderlichen viergleisigen Ausbau der Donaukanal-Linie, der nach Ausführung der Hauptlinie als Tiefbahn auf Schwierigkeiten stossen würde, indem nämlich, da man den Einschnitt der Tiefbahn wegen Raummangels nicht auf 20 m erbreitern könnte, die beiden weiter nöthig werdenden Gleise am Kanal entlang über den beiden bestehenden Tiefbahngleisen angelegt werden müssten. Endlich würde auch die Belästigung durch Rauch und Dampf bei der Hochbahn unstreitig geringer werden, wie bei der Tiefbahn. Hinsichtlich der Möglichkeit einer ästhetischen Ausbildung des Hochbahnviadukts schliesst er sich dem von seinem Mitarbeiter v. Flattich Vorgebrachten an. Nach allem empfiehlt er auf das Dringendste, vor Annahme einer Tiefbahn nochmals reiflich die gegen eine solche sprechenden Verhältnisse zu erwägen und dabei noch besonders den Umstand in Betracht zu ziehen, dass bei Aufrechterhaltung des Grundgedankens, die Bahn über den Bahnhof „Hauptzollamt" zu führen, im Falle der Tiefbahn ein direkter Verkehr (ohne Umsteigen) in der Richtung von der Kanallinie nach der Nordbahn, dem Prater der Donaustadt u. s. w. unmöglich würde, während dieser Verkehr doch bei der Wichtigkeit der Bestrebungen, die Entwickelung der Donaustadt zu heben, im Interesse Wiens als Industrie-, Gewerbs- und Handelsstadt von der grössten Bedeutung sei. Auch Herr v. Gunesch ist bezüglich der Finanzirung der Stadtbahnentwürfe der Ansicht, dass Staat, Stadt und Hauptbahnen dem Zustandekommen der Stadtbahnen je nach dem Grade ihres Interesses an deren Verwirklichung materiell Vorschub leisten müssten.

Von den vorstehend kurz beschriebenen Entwürfen vollständig verschieden geartet, weil auf ganz andern Grundanschauungen aufgebaut, ist der Entwurf des Ingenieurs Herrn Pollacsek. Nach den Ausführungen desselben zerfallen die Verkehrsbedürfnisse in wirthschaftliche und persönliche. Zu letztern gehört auch der Vergnügungsverkehr, der in Wien den grössten Theil des Lokalverkehrs ausmacht und daher für eine Stadtbahn, wenn man sie nur als Erwerbsunternehmen betrachtet, gewiss von der grössten Bedeutung ist. Da aber eine Stadtbahn nicht blos Erwerbsunternehmen sein, sondern auch staatlichen und wirthschaftlichen Interessen dienen soll, so ist bei Planung und Anlage einer Stadtbahn nicht vorzugsweise auf den Vergnügungsverkehr zu rücksichtigen. Denn letzterer steht in keiner direkten Beziehung zum wirthschaftlichen Gedeihen eines Verkehrsgebietes, wie dies z. B. für Wien durch die Thatsache bewiesen wird, dass im Laufe der letzten zehn Jahre daselbst der Vergnügungsverkehr sich verdoppelt hat, während der Geschäftsverkehr im umgekehrten Verhältniss zurückgegangen ist. Es knüpfen sich daher die wirthschaftlichen Interessen weniger an den Vergnügungsverkehr als vielmehr an den Fernverkehr, und zwar hauptsächlich an den Güterverkehr, und die Wiener Stadtbahnen haben in erster Linie die Einführung dieser Hauptverkehrsart in die innere Stadt zu bewirken. — Uebrigens würde für den Wiener Vergnügungsverkehr eine Lokomotiveisenbahn gegenüber den bestehenden, event. noch zu vervollkommnenden Beförderungsmitteln der Pferdebahnen und des Lohnfuhrwerks umsoweniger wettbewerbsfähig sein, je geringer die zurückzulegenden Entfernungen und je grösser im Verhältnise dazu die von der Lokomotivbahn zu beschreibenden Umwege sein würden. Die vorgeschlagene Donaukanal-Linie insbesondere würde die ihr gestellte Aufgabe bezüglich des Personenverkehrs der unvermeidlichen Umwege halber gar nicht zu lösen im Stande sein. Sie könnte unmöglich einen Verkehr an sich ziehen, der seine Ziele in Entfernungen von höchstens 4 bis 6 km von der Ringstrasse suche. Demgemäss würde bei ihr von einer Rentabilität gar nicht die Rede sein können Nur Linien, welche jeden Umweg vermeiden und den Verkehr dort, wo er am lebhaftesten pulsirt, zu fassen wissen, würden den Aufgaben entsprechen, welche an eine Stadtbahn gestellt werden müssen.

Auf Grund vorstehend angedeuteter Prinzipien verfolgt der Pollacsek'sche Entwurf den Zweck, den Fernverkehr der in Wien einmündenden Hauptbahnen auf möglichst kurzem und geradem Wege an die Ringstrasse zu leiten, und löst diese Aufgabe wie folgt. Durch je eine besondere Linie werden die Franz-Josefs-, Elisabeth-, Süd- und Staatsbahn und durch eine gemeinschaftliche Linie die Nord- und Nordwestbahn mehr oder weniger strahlenförmig bis an den inneren Ring herangeführt. An den Kopfenden dieser 5 Linien ist je ein Hauptbahnhof vorgesehen und zwar für die Franz-Josefsbahn am Schottenring, für die Elisabethbahn unter der Babenbergerstrasse, für die Süd- und Staatsbahn ein Zwillingsbahnhof am Schwarzenbergplatz und für die Nord- und Nordwestbahn ein solcher am Parkring. — Diese Hauptbahnhöfe sind dann unter einander durch eine etwa 3,3 km lange Ringstrassen-Linie verbunden, welche im Verein mit kurzen, von den Radiallinien in die Ringlinie einmündenden Verbindungsgleisen den Durchgangsverkehr für sämmtliche in Wien mündende Vollbahnen vermittelt. — Richtungs- und Steigungsverhältnisse würden auf sämmtlichen Linien normale sein. Die auf letzterer vertheilten Haltestellen sollen eine durchschnittliche Entfernung von nicht ganz 700 m erhalten und würden es demgemäss jedem Stadtbewohner ermöglichen, die Stadtbahn im ungünstigsten Falle in 10 Minuten zu erreichen. Zur Aufnahme der Reisenden sollen theils vorhandene Häuser eingerichtet, theils neue unterirdische Hallen geschaffen werden, zu welchen bequeme und vornehm gehaltene Zufahrtsrampen hinabführen. Den Zugang zu den Haltestellen sollen überall, wo der Raum dazu vorhanden ist, geschmackvolle Pavillons aus Eisen vermitteln. Die Verbindung der verschiedenen Bahnsteige in den Bahnhöfen und Haltestellen ermöglichen besondere Gänge, die entweder unter den Gleisen angelegt oder mittelst Brücken über die letztern geführt werden. Ausser den Treppen sollen überall noch Fahrstühle zur Benutzung freigestellt werden. — Die Beleuchtung der Stationen erfolgt durch Oberlichte, zu deren Anlage die freien Plätze benutzt werden. Wo Oberlicht nicht erzielt werden kann, sowie bei Nacht, wird elektrisches Licht angewendet, welches von einer Centralstation aus gespeist wird. Die Lüftung soll schon durch die verschiedene Höhenlage und Richtung der Tunnelmündungen erreicht werden, umsomehr, als die Befahrung der Tunnelstrecken, ihrer Kürze wegen, mit wenig Rauchentwickelung möglich sein wird. Nichtsdestoweniger werden in Abständen von je 100 m Luftschächte zur Strassenoberfläche hinaufgeführt, die auf der Ringstrasse ähnlich den Anschlagssäulen gestaltet werden. — Sämmtliche Bahnhöfe sind auch für den Eilgutverkehr eingerichtet. —

Herr Pollacsek glaubt, dass die Anlagekosten des ganzen von ihm vorgeschlagenen Netzes die Summe von 25 Millionen Gulden nicht übersteigen würden, und dass dieser Betrag schon durch die Einführung des bestehenden Bahnhofsverkehrs in die Stadt — also durch Ersparniss an Fuhrkosten — reichliche Verzinsung zu finden vermöge.

(Schluss folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Sind die Pensionen der Eisenbahnbediensteten steuerbar?

Diese Frage wurde in den Nummern 35 und 36 der Oesterreichischen Eisenbahnzeitung vom Referenten ausführlich und zwar im verneinenden Sinne beantwortet. Es kann nicht seine Absicht sein, auch die Leser dieser Zeitung mit den zahlreichen und mitunter unklaren Gesetzesbestimmungen sowie mit den daraus gezogenen Folgerungen, welche für diese seine Ansicht sprechen, zu behelligen, da solche von den Interessenten in den Eingangs erwähnten Artikeln nachgelesen werden können.

Es wird genügen hier darauf nur aufmerksam zu machen, dass die Pensionen der Eisenbahnbediensteten aus ihren eigenen Ersparnissen und der diesfälligen Beiträge der Unternehmungen gebildet und schon derart besteuert werden, dass der Bedienstete seinen vollen Gehalt ohne Abzug für seine Beiträge bezw. Gehaltrücklässe für den Pensionsfonds versteuern muss, während dieser selbst der verschiedenartigsten Steuer unterliegt, je nachdem seine Fonds in Liegenschaften, Werthpapieren oder Darlehen angelegt werden. Während das Ungarische Gesetz die Pensionsfonds der Eisenbahnen steuerfrei erklärt und das Gegentheil davon nur durch einen willkürlichen Erlass des Finanzministeriums geübt wird, ist eine solche Steuerfreiheit in den Oesterreichischen Gesetzen zwar nicht ausgedrückt, aber aus deren Bestimmungen leicht zu deduziren. Bei der prekären Lage der Pensionsberechtigten wäre es daher dringend geboten, dass gegen deren Besteuerung die geeigneten Schritte bei beiden Regierungen, event. Legislativen bald erfolgen.

Sonntagsarbeit bei den Privat-Imprägnirungsanstalten für Bahnzwecke.

Auf Ansuchen einer solchen Anstalt um Gestattung von Arbeiten an Sonntagen hat das K. K. Handelsministerium mit Erlass vom 26. August d. J. entschieden, dass auf derlei gewerblich betriebene Imprägnirungsanstalten für Eisenbahnen die bezüglichen Bestimmungen der Gewerbeordnung nebst den dazu erlassenen Ministerialverordnungen zur Anwendung kommen sollen. Hiernach ist die Sonntagsarbeit in diesen Anstalten einerseits mit der Beschränkung auf die an den Gewerbelokalen und Werksvorrichtungen vorzunehmenden Säuberungs- und Instandhaltungsarbeiten, andererseits mit der Beschränkung auf vorübergehende, unaufschiebliche Imprägnirungsarbeiten für Eisenbahnen gestattet. Ein regelmässiger Betrieb der gedachten Anstalten ist jedoch an Sonntagen nicht zulässig. Dagegen haben bezüglich der an Sonntagen ausnahmsweise zulässigen Arbeiten die Bestimmungen der betreffenden Ministerialverordnung auch für diese Anstalten ihre volle Geltung.

Transport von Fleischsendungen.

Anlässlich des Vorfalles, dass eine Sendung geschlachteter Lämmer im Zustande der Fäulniss in der Bestimmungsstation angelangt ist und dass die vom Aufgeber behauptete Transportverzögerung seitens der betreffenden Eisenbahnen sich als unwahr erwies, indem vielmehr die Abholung trotz rechtzeitigen Avisos verspätet wurde, dass aber andererseits diese Sendung in gewöhnlichen Lastwaggons verladen war und der denkbar schlechteste Anschluss gewählt wurde, hat das K. K. Handelsministerium veranlasst, dass die Eisenbahnorgane die Fleischaufgeber auf die Züge mit direktem Anschlusse aufmerksam machen, damit der Transport möglichst rasch nach Wien komme und die Einsender durch solche Nachtheile von der Beschickung des betreffenden Fleischmarktes nicht etwa abgeschreckt werden.

Betriebseinstellung und die Cholera.

Von der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen erhielten die Tagesblätter die Mittheilung, dass wegen der Gefahr einer Weiterverbreitung der Cholera auf Verfügung des Handelsministeriums der Betrieb auf der K. K. Dalmatiner Staatsbahn (Spalato - Sebenico) bis auf weiteres eingestellt wurde. — Leider gehen auch von anderen Gegenden noch Berichte ein über Choleraerkrankungen, welche infolge der abnorm hohen Temperatur weiter um sich greifen und die geeignet sind, die um diese Zeit so rege Reiselust in unseren herrlichen Alpen empfindlich zu beeinträchtigen und somit auch die Bahneinnahmen zu schmälern.

Nichtanwendbarkeit des Oesterreichischen Unfallgesetzes.

Laut Entscheidung des Obersten Gerichtshofes von 1885 ist auf körperliche Verletzungen, welche in den Maschinenwerkstätten der Eisenbahnen gelegentlich der Reparatur von Eisenbahnmaschinen sich ereignet haben, das Gesetz vom 5. März 1869, No. 27 R.-G.-Bl., nicht anwendbar. — In den Motiven zu dieser Entscheidung wird ausgeführt, dass der fragliche Unfall bei der Reparatur einer Maschine, nicht aber durch ein Ereigniss im Verkehre der Eisenbahn herbeigeführt wurde; daran ändert auch der Umstand nichts, dass die reparaturbedürftige Dampfmaschine unmittelbar vor Einführung derselben in die Werkstätte zum Verkehre benutzt worden war und gleich nach der Herstellung wieder hierzu verwendet wurde, indem der Zeitpunkt, während dessen die Maschine in der Werkstätte der Eisenbahn zum Zwecke der hieran vorzunehmenden Herstellung sich befand, für keinen Fall dem Verkehre der Eisenbahn zugerechnet werden kann. Schliesslich ist ebensowenig der Umstand von entscheidendem Einfluss, dass die der Eisenbahn gehörige Werkstätte, wo die Beschädigung des klagenden Arbeiters sich ereignete, mit dem zum Verkehre bestimmten Schienenstrange verbunden ist.

Der Rückgang unseres Exportes.

Die in den amtlichen Handelsausweisen zur Veröffentlichung gelangten Ergebnisse unseres Aussenverkehrs für die ersten 4 Monate des laufenden Jahres zeigen im Vergleiche mit der entsprechenden Periode des Vorjahres einen namhaften Rückgang in unseren bedeutendsten Exportartikeln. In Prozenten ausgedrückt, wurden im laufenden Jahre weniger ausgeführt: Rohzucker 76, raffinirter Zucker 15, Stärke und Stärkemehl 32, Spiritus 31, Tabakblätter 40, Ziegel 27, rohes Leinengarn 23, Fassdauben 30, Roggen 89, Malz 18, Kochsalz 52, Olivenöl 27 pCt. u. s. w. Dass diese Ausfälle vorwiegend die Eisenbahnen in ihren Einnahmen treffen, ist einleuchtend, da, mit Ausnahme der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft, welche überdies noch die Bahntarife stark unterbietet, die sonstigen Exportwege unbedeutend sind. Die thunlichste Erweiterung der auswärtigen Absatzgebiete, welche der K. K. Handelsminister in seinem bekannten Erlasse als Ziel unserer Bestrebungen vorgesteckt hat, dürfte vielleicht durch die bevorstehende Wiederaufnahme der Verhandlungen über die Zolltarifrevision erlangt werden, indem dadurch die bessere Handhabe zu den demnächst beginnenden Vertragsverhandlungen mit unseren Nachbarländern gewonnen werden dürfte.

Aenderungen in der Organisation der K. K. Staatsbahnen.

Laut übereinstimmender Meldung einiger der Regierung nahe stehenden Blätter, sollen mit dem neuen Jahre einige Aenderungen in dieser Organisation eintreten. Dieselben bezwecken einerseits die Funktionirung des komplizirten Verwaltungsapparates der Staatsbahnen zu vereinfachen, anderseits aber das Budget des staatlichen Eisenbahnnetzes von entbehrlichen Ausgaben zu entlasten. Es sollen nämlich die Betriebsdirektionen der Oesterreichischen Staatsbahnen in Budweis und Spalato aufgelöst und ihre Linien den benachbarten Direktionen in Wien, Pilsen und Prag, bezw. in Pola, unterstellt werden. Von der Budweiser Betriebsdirektion, welche 505 km umfasst, sollen die Strecken Protivin-Gmünd, Protivin-Zdic und Beraun-Rakonitz mit einer Gesammtlänge von 231 km der Direktion in Pilsen, die Strecke Gmünd-Absdorf mit rund 120 km der Direktion in Wien, die Strecken Budweis-St. Valentin und Budweis-Wessely mit 155 km der Direktion in Prag zugewiesen werden. Die Linien der Betriebsdirektion von Spalato (104,8 km) werden der Betriebsdirektion in Pola unterstellt; in Spalato soll ein Eisenbahnbetriebsamt mit erweiterten Befugnissen errichtet werden. Gleichzeitig werden von der Direktion Wien drei Strecken losgetrennt, indem die Strecke Amstetten-Linz (64 km) der Direktion Linz, die Strecken Amstetten-Klein-Reifling (46 km) und St. Valentin-Klein-Reifling (66 km) der Direktion Villach unterstellt werden. Die Direktion Wien erstreckt sich gegenwärtig auf 628 km; durch die Zuweisung der Strecke Gmünd-Absdorf im Ausmasse von 120 km und durch die Abtrennung der eben angeführten drei Strecken in der Länge von 176 km wird das Netz der Wiener Direktion um 56 km kleiner, demnach auf 572 km restringirt; die Direktion Prag erfährt eine Erweiterung von 457 auf 612 km. Die Auflösung der Direktionen in Budweis und Spalato, sowie die damit verbundenen Verschiebungen werden mit betriebstechnischen, kommerziellen und finanziellen Rücksichten motivirt. Durch die Auflassung der Direktionen in Budweis und Spalato sei es möglich, die Differenzen, welche in kilometrischer Beziehung zwischen einzelnen Direktionen bestehen und von abträglichem Einflusse auf die oberste Leitung der Staatsbahnen seien, zu beseitigen. Dies sei in kommerzieller Beziehung ein Gewinn, weil die zwei Hauptrouten für den internationalen Verkehr der Staatsbahnen, Wien-Eger und Prag-Pontafel, welche bisher drei, bezw. vier Direktionsgebiete durchschnitten, nunmehr blos zwei Direktionsgebiete durchziehen werden. Bei Budweis komme überdies noch die finanzielle Rücksicht in Betracht, weil bei dieser Direktion das Ausgabenbudget ein viel höheres sei, als bei Spalato. Die Kosten einer Betriebsdirektion werden mit rund 144 000 fl. beziffert.

Julieinnahmen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Nach dem offiziellen Ausweise der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen wurden im Juli dieses Jahres 1 672 331 Personen gegen 1 644 142 im gleichen Monate des Vorjahres befördert. An Einnahmen wurden hierfür erzielt 1 520 167 fl. gegen 1 372 752 fl. pro Juli 1885. Die Personenfrequenz zeigt daher eine Steigerung von 28 189 mit einer Mehreinnahme von 147 415 fl. Die gegen die gesteigerte Frequenz verhältnissmässig höhere Mehreinnahme ist der Ausnützung längerer Strecken und der Tariferhöhung für die 1. Klasse zuzuschreiben. Die Güterbewegung zeigt 653 513 t im Juli des laufenden Jahres gegen 646 724 t im Juli des Vorjahres. Die Zunahme beträgt somit 6 789 t und beziffert sich die Einnahme mit 2 089 552 fl. gegen Juli 1885 mit 1 923 565 fl., demnach ergibt sich 165 987 fl. als Monats-Mehreinnahme bei den Staatsbahnen. In dieser Mehreinnahme sind die Richtigstellungen infolge der definitiven Abrechnungen pro April 1886 inbegriffen. Die Ge-

sammt-Mehreinnahme bis Ende Juli 1886 beträgt 715 188 fl., von welcher aber 162 174 fl. für die im Vorjahre noch nicht dem Betriebe übergeben gewesenen Strecken der Lokalbahnen St. Pölten-Tulln, Fehring-Fürstenfeld und Asch-Rossbach in Abzug zu bringen sind. Hiernach ist in den sieben Monaten des laufenden Jahres eine Mehreinnahme von 553 014 fl. erzielt worden gegenüber derselben Periode des Vorjahres auf den gleichen Bahnstrecken.

Eisenbahnvorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat unter dem 25. August dem Direktor der Miröschauer Steinkohlengewerkschaft, Johann Fitz, in Rokytzan die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn, ausgehend von einem Punkte der projektirten Lokalbahn Libuschin-Neuhütten zwischen der Station Libuschin der letztern Bahnlinie und der Station Smecna-Sternberg der Buschtêhrader Eisenbahn über Sternberg und Studnowes nach Schlan zum Anschlusse an die Prag-Duxer Eisenbahn; ferner dem Bürgermeister von Raudnitz, Dr. Joseph Waclawick im Vereine mit den Bürgermeistern von Budyn und Mscheno die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Raudnitz über Doxan, Budyn und Mscheno zum Anschlusse an die Prag-Duxer Bahn nach Perutz auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt, und unter dem 26. August ist die dem Zuckerfabriks-Inspektor Otto Kühnel in Königsstadtl mit dem Erlasse vom 3. Februar 1886 auf die Dauer von 6 Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Königsstadtl über Slibowitz nach Neubydschow auf weitere 6 Monate verlängert worden.

Die Tariferhöhungen der Ungarischen Staatsbahnen und der Export von Wein und Gerste nach Russland.

Der prinzipielle Beschluss des bezüglich der Tariferhöhung eingesetzten Subkomitees lautet dahin, dass die Tariferhöhung sich auf Artikel von höherem Werthe und gewisse Stückgüter erstrecken soll. Diese Artikel werden noch nachträglich bekannt gegeben. Das Subkomitee hat eine Berechnung bezüglich des Effekts der Tariferhöhung angestellt, von welcher man sich eine Mehreinnahme von ungefähr einer Million Gulden verspricht. Die Anträge des Komitees sollen in der nächsten Plenarsitzung der Tarifkommission zur Verhandlung kommen. — Die Central-Landesweinkellerei in Budapest wird mit Unterstützung des Königlich Ungarischen Handelsministeriums einen beeideten Kellermeister zu der in Petersburg zu errichtenden Filiale der Landesweinkellerei delegiren, und es ist zu erwarten, dass der Export Ungarischer Weine unter solchen Garantien grossartige Dimensionen annehmen wird. Auch haben sich einige grosse Brauereien in Russland entschlossen, die vorzügliche Ungarische Chevalier-Gerste von Kesthely, Kaposvar u. a. O. einzuführen. Da es in Russland an schöner Brauergerste mangelt, so dürfte Ungarn mit seinen trefflichen Gerstensorten einen starken Exportartikel nach Russland gewinnen.

Besprechung über die Wiener Stadtbahn.

Noch vor Einberufung der vom Handelsminister diesbezüglich angeordneten Enquete hat seitens der an der Wiener Verbindungsbahn betheiligten Direktionen eine Besprechung stattgefunden. Es wurde dabei eine Reihe von Fragen aufgeworfen, deren Beantwortung man für nothwendig hält, ehe eine bestimmte Aeusserung abgegeben werden kann. Das Verwaltungskomitee der Verbindungsbahn beschränkte sich daher zunächst darauf, die geschäftsführende Direktion, das ist die Ferdinands-Nordbahn, mit der Vertretung in der Enquete zu betrauen. Man will Aufklärungen und neue Eröffnungen der Regierungsvertreter in der Enquete abwarten und erst dann Stellung nehmen. Schon jetzt trat aber der Umstand hervor, dass die vom Minister erwartete Opferwilligkeit der in Wien einmündenden Bahnen Angesichts ihrer so prekären Einnahmen nur schwer und in äusserst beschränktem Umfange zu erwarten ist.

Bedeutung der Arlbergbahn für den Oesterreichisch-Ungarischen Exportverkehr und der Trajekt auf dem Bodensee.

Wie dem „P. Ll.“ geschrieben wird, hat sich in den letzten Wochen über die obgenannte Gebirgsbahn ein aussergewöhnlich starker Güterverkehr entwickelt, indem namentlich aus Ungarn grosse Massen an Getreide, Nutz- und Fassholz, Schlachtvieh, Wein u. s. w. für die Gebiete des Bodenseebeckens, der Schweiz und Frankreich transitiren. Die prompte regelmässige Beförderung der Transporte leistet der Benutzung dieser Route wesentlich Vorschub. Bemerkenswerth ist auch die Thatsache, dass die Arlbergbahn gegenüber der Konkurrenzroute via Gotthard immer mehr zur Geltung gelangt. Insbesondere in den Schweizer Handels- und Verkehrskreisen, die im Anfang der neuen Verbindungslinie mit Oesterreich-Ungarn keine besondere Sympathie entgegenbrachten und unter anderem auch in deren volle Leistungsfähigkeit Zweifel gesetzt hatten, ist seither ein Meinungsumschwung eingetreten. Während nämlich auf der Gotthardroute infolge verschiedener Verhältnisse (worunter die durchschnittlich langsamere Beförderung der Güter, die schleppende Behandlung, die willkürliche Zollbehandlung seitens der Italienischen Behörde u. s. w.) manche den Verkehr hemmende Kalamitäten bestehen, fallen dieselben bei Benutzung der Arlbergbahn weg, die zudem auch in vielen Fällen günstigere Frachtkonditionen bietet. Dank diesen Umständen hat sich der Wechselverkehr zwischen der Schweiz und Oesterreich-Ungarn noch reger als vordem gestaltet, und was insbesondere Beachtung verdient, gewinnt auch der Güteraustausch zwischen der Schweiz und den Adriatischen Seehäfen successive an Bedeutung. Manche Waaren, welche vordem behufs Verschiffung nach überseeischen Ländern fast ausschliesslich auf Marseille und Genua dirigirt wurden, benutzen die Route via Triest, sowie in umgekehrter Richtung der Oesterreichische Hafen und zum Theil auch Fiume an dem Import der Schweiz mitwirken. Wie schon oben angedeutet, bestehen auf den Italienischen Bahnen mancherlei Unzukömmlichkeiten, die der Arlbergbahn zu gute kommen. Insolange diese und die mit derselben koalirten Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen die seitherige koulante Geschäftsgebarung aufrechthalten, ist deren Priorität gegenüber den übrigen Verkehrsrouten sichergestellt. — Damit im Zusammenhange steht der lebhafte Trajektverkehr auf dem Bodensee. Im Monat August dieses Jahres wurden von Oesterreichischen Trajektkähnen befördert: Von Bregenz nach Friedrichshafen 57, nach Konstanz 89, nach Romanshorn 984, zusammen 1 130 beladene Waggons, gegen 1 028 in demselben Monate des Vorjahres. In Bregenz kamen an: Von Friedrichshafen 49, von Konstanz 165, von Romanshorn 116, zusammen 330 beladene Waggons, gegen 266 im Monat August des Vorjahres. Der Verkehr mit Württemberg betrug 106, mit Baden 254, mit der Schweiz 1 100, also der Totalverkehr 1 460 beladene Waggons, gegen 1 294 in demselben Monate des Vorjahres.

Eisenbahndirektoren-Konferenz.

In der am 9. d. Mts. in Pressburg abgehaltenen gemeinsamen Direktorenkonferenz wurde (ausser den rein eisenbahnfachlichen Fragen) der Antrag der Südbahn wegen unbeschränkten Transports der nicht feuergefährlichen Schwedischen Zündhölzchen, sowie die Zuschrift des Oesterreichischen Handelsministeriums um Erstellung billiger Wagenladungstarife für Mastvieh nicht nur nach St. Marx, sondern auch nach anderen Stationen, zur Berichterstattung einzelnen Komitees zugewiesen und zugleich der Rechenschaftsbericht des Central-Abrechnungsbüreaus zur Kenntniss genommen.

Aussichten der Galizischen Eisenbahnen.

Es verlautet, dass von Podolien und Volhinien sehr umfangreiche Getreidesendungen — insbesondere Hirse — mit der Bestimmung nach Nordböhmen angemeldet sind. Ebenso stehen ab Mitte Oktober grosse Zuckertransporte aus Russland nach Italien zu erwarten. Dazu treten noch die erhöhten Einnahmen, welche die gegenwärtigen Truppenmanöver in Galizien für die Eisenbahnen im Gefolge haben.

Die Polen und die Staatsbahnen.

Hierüber meldet die „N. Fr. P.“ folgendes: Der Galizische Landtag hat in seiner letzten Session eine Resolution gefasst, womit im Wesen die Einführung der Polnischen Dienstsprache bei den Galizischen Staatsbahnen gefordert wurde. Im Sinne dieses Beschlusses richtete sodann der Landesausschuss ein Memorandum an den Handelsminister. Marquis de Bacquehem beantwortete nun das Memorandum mit einer Zuschrift an den Landesausschuss, worin erklärt wird, dass eine Aenderung des nach erschöpfenden Berathungen beschlossenen und zufolge Kaiserlicher Entschliessung bestätigten Organisationsstatuts für die Staatsbahnen unmöglich in Betracht gezogen und dass dem Verlangen des Galizischen Landtages wegen grösserer Berücksichtigung der Polnischen Sprache im Dienste der Staatsbahnen nur insoweit dies innerhalb des Rahmens des Organisationsstatuts möglich wäre, entsprochen werden könne und nach Thunlichkeit auch bereits willfahrt wurde. Die Beschwerden über allzu grosse Begünstigung der Deutschen Sprache im internen Dienste der Staatsbahnen bezeichnet der Minister als unbegründet.

Eisenbahn Ziegenhals-Hannsdorf.

Anlässlich der Erstattung des Rechenschaftsberichtes von Seite des Reichsraths-Abgeordneten Menger an seine Wähler in Friedberg und Freiwaldau, fassten dieselben eine energische Resolution wegen Verzögerung des Baues dieser Bahn, der noch nicht begonnen ist, obwohl er nach dem Gesetze längst hätte beginnen sollen und andererseits die Preussische Regierung mit ihrer gewohnten Energie den dortseitigen Anschluss kräftigst fördere.

Fortsetzung der Mährischen Westbahn.

Eine in Boskowitz abgehaltene, zahlreich besuchte Versammlung, in welcher die beiden Gemeinden Boskowitz, die umliegenden Ortschaften, die Herrschaften Schebetau, Lettowitz und Boskowitz, dann die Gemeinde Lomnitz, ferner Baron Erlanger und die Bauunternehmung der Mährischen Westbahn (Prossnitz-Mährisch-Trübau-Opatowitz) vertreten waren, sprach sich einstimmig für die Fortsetzung dieser Bahn über Boskowitz nach der Staatsbahnstation Skalitz aus und beschloss eine Petition an die Regierung um Unterstützung dieses Projektes.

Projekt der Savethal-Eisenbahn.

Nachdem man sich für die Trace Dugoselo-Ivancic-Kriz-Popavaca-Kutina-Novska entschieden hat, gibt sich allenthalben das grösste Entgegenkommen seitens der Interessenten kund und haben sich bei einer jüngst stattgehabten Versammlung mehrere Grossgrundbesitzer und Gemeinden an der projektirten Bahntrace zur unentgeltlichen Abtretung des benöthigten Grundes bereit erklärt. Im Laufe der nächsten Tage werden an den übrigen Orten der von der Bahn berührten Gemeinden Interessentenversammlungen stattfinden, und da die Kroatische Landesregierung sich ebenfalls dem Savetahl-Eisenbahnprojekte geneigt zeigt, so hat dasselbe sehr viel Chancen für sich.

Eisenbahn Schrambach-Neuberg.

Die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen hat vor kurzem durch einen Delegirten die technischen Projekte zur Erbauung einer Linie von Neuberg nach Schrambach auf ihren kommerziellen Werth prüfen lassen und den diesbezüglichen Bericht dem Handelsministerium unterbreitet. Es lagen vier verschiedene Projekte vor, welche die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hatte ausarbeiten lassen. Das eine derselben umfasst in einer Länge von 176 km die Trace Schrambach, Wegscheid, Aschbach, Gusswerk-Mariazell und von da nach Neuberg und einen Flügel von Schrambach nach St. Egyd. Unter Zugrundelegung der erhobenen Baukosten dieser Linie, welche an manchen Stellen durch grosse Tunnels sehr vertheuert wird, hat sich die Generalinspektion für eine Trace ausgesprochen, welche die Verbindung von Neuberg bis Mariazell bewerkstelligen soll, das Stück Wegscheid - Schrambach jedoch als kommerziell unbedeutend entfallen lässt, dagegen den Flügel Schrambach - St. Egyd aufrecht hält. Diese Linie von nur 79 km hat den Zweck, die dort gelegenen Eisenwerke zu fördern und die bedeutenden Waldungen einer entsprechenden Exploitirung zuzuführen. Seit nahezu 13 Jahren wird an diesem Bahnprojekte gearbeitet; bedeutende Summen für Tracenstudien wurden verausgabt; vielleicht wird die jetzige Studie endlich Gelegenheit geben, diesen Bahnbau faktisch in Angriff zu nehmen.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Nun hat der Fürst von Bulgarien sein geliebtes Land verlassen; die Börse hat wohl so viel Sympathien für ihn, als Antipathien für Russland, aber die Sicherung der Friedensaussichten steht ihr doch viel höher. Die günstige Stimmung wäre auch zum Durchbruch gekommen, umsomehr, als trotz des geminderten Exportes sich doch die Hoffnungen auf eine stärkere Verkehrsbewegung der Bahnen (siehe die vorstehenden Notizen aus Ungarn und Galizien) wieder aufleben, wenn nicht die abnorme Spätsommerhitze eine ziemliche Apathie bewirkt hätte. Die Gerüchte, dass die Oesterreichische Staatsbahn (227.50) doch den Betrieb der Ungarischen Staatsbahnen und die Carl-Ludwigsbahn (195.50) den der Galizischen Staatsbahnen übernehmen werde, woran übrigens kein Unbefangener glauben kann, hatten auf deren Kourse gar keinen Einfluss; das Sinken jener und das Steigen dieser ist auf ausländische Verkaufsresp. Kaufordres zurückzuführen. Südbahn (102.25) leidet noch immer unter dem lokalen Unglücksfall, obzwar sie die höchste Entschädigungsziffer mit 30—40 000 fl. treffen kann. Dagegen waren Ostrau - Friedländer (140) wegen ihrer steigenden Einnahmen stark gesucht. Die Englische Kommission für internationale Silberprägung verhalf auch unsern Silberprioritäten zu namhaft gebesserten Koursen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen und das alphabetische Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen. Die geschäftsführende Direktion hat zu dem ersteren Verzeichniss den IX. Nachtrag, zu dem letzteren hingegen den VIII. Nachtrag ausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4191 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag des Direktoriums der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft in Budapest auf Ergänzung der Ausführungsvorschriften zu den „Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten“ (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 4201 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten, betreffend Ausführung der zu No. XVIII der Tagesordnung der Stuttgarter Generalversammlung gefassten Beschlüsse (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 4210 vom 15. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 4212 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, Ueberweisung des Antrags der Ungarischen Staatsbahn, betr. kombinirbare Rundreisebillete, zur endgültigen Entscheidung (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 4213 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Pesonenverkehrs betr. den Antrag der Oesterreichischen Nordwestbahn auf Abänderung der dem „Hauptverzeichnisse der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete“ vorgedruckten allgemeinen Bestimmungen (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 4234 vom 14. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen und das alphabetische Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 4239 vom 15. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Auslegung der Festsetzungen unter B No. 3 der Tarifbestimmungen über die Beförderung von Extrafahrten (abgesandt am 17. d. Mts.).

Elektrische Beleuchtung von Eisenbahn-Restaurationswagen in Frankreich.

Bei den verschiedenen Versuchen, eine elektrische Beleuchtung der Personenwagen herbeizuführen, hat man sich bisher entweder der Akkumulatoren oder einer Dynamomaschine bedient, welche von einer der Wagenachsen angetrieben wurde. Das erstere Verfahren hat den Nachtheil einer sehr bedeutenden Vermehrung des Gewichtes, verbunden mit bedeutenden Kosten wegen der bald eintretenden Abnutzung und Zerstörung der Apparate. Das zweite Verfahren theilt den Nachtheil des ersteren, da zur Aushilfe während des Anhaltens stets Akkumulatoren vorhanden sein müssen und bedingt Verbindungsleitungen von der Maschine nach allen beleuchteten Wagen, wodurch erhebliche Unbequemlichkeiten erwachsen. Beide Verfahren erfordern eine sehr sorgfältige Ueberwachung und das Mitfahren eines Elektrotechnikers auf dem Zuge.

Eine Vervollkommnung der Beleuchtungseinrichtung scheint durch die nassen konstanten Batterien von Desruelles erreicht, welche die internationale Schlafwagengesellschaft in ihren neuen Restaurationswagen eingerichtet hat.

Es sind im ganzen im Wagen 21 Glühlichte angebracht und zwar:

Vorderer Auftritt	1 Lampe		5 Kerzen
Küche	2 „	zu	5 „
Eingangsflur	1 „	„	5 „
Büreau	2 „	„	5 „
Grosser Speisesaal	8 „	„	5 „
Kleiner „	4 „	„	5 „
Abtritt	2 „	„	2,5 „
Hinterer Auftritt	1 „	„	5 „
		zusammen	100 Kerzen.

Die Batterie, die als Kraftquelle dient, ist in Kästen angebracht, die sich unter dem Wagen befinden und am Gestell befestigt sind. Sie besteht aus einem Zinkkohle-Element in porösem Gefäss mit zwei Flüssigkeiten, einer erregenden und einer depolarisirenden. Das Gewicht eines geladenen Elementes beträgt 14 kg und liefert ebensoviel Kraft wie ein Akkumulator von 27 kg. Die Erneuerung erfolgt in gleicher Weise wie bei den Wärmflaschen, doch mit dem Vorzuge, dass das Betreten des Wageninnern nicht erforderlich wird.

Seit etwa drei Monaten laufen die so beleuchteten Wagen täglich auf der Französischen Nordbahn. Die Elemente der Batterien sind in 15 Kästen à 3 Stück untergebracht und reichen auf der Fahrt von Paris bis Brüssel für 5 Hin- und Rückfahrten aus, wobei die Dauer der Beleuchtung für jede Fahrt 7 Stunden beträgt. Für die Fahrt nach Lille dauert die Beleuchtung nur 5 Stunden und die Batterie gestattet daher 7 Hin- und Rückfahrten ohne Erneuerung der Elektricität.

Während der ersten 20 Stunden bleibt der Strom fast konstant, dann beginnt er schwächer zu werden und muss am Rheostaten durch Ausschaltung von Widerständen vergrössert werden. Die Schaltkurbel ist mit selbstthätig wirkender Sperrvorrichtung versehen, welche verhindert, einen zu starken Strom durch die Lampen zu schicken.

Die Lampen sind leicht auswechselbar eingerichtet und haben etwa 500 Stunden Brenndauer. Ein selbstthätiges Zählwerk, welches nur läuft, wenn die Lampen brennen, registrirt, die geleisteten Brennstunden der Batterien, um stets über die Nothwendigkeit der Erneuerung derselben unterrichtet zu sein. („Genie civil“.) R. B.

Amerikanische Korrespondenz.

Ausnutzung der Güterwagen.

In der zuletzt in Buffalo abgehaltenen Konferenz des Wagen-Abrechnungsverbandes wurde von dem Vertreter der Western und Atlantic-Eisenbahngesellschaft, E. C. Spalding, ein Aufsatz verlesen über den Nutzen, welchen die Güterwagen den Eisenbahnen bringen. Der Verfasser hatte im Auftrage seiner Verwaltung im Jahre 1882 eine genaue Ermittelung der von einem jeden Wagen durchschnittlich zurückgelegten Meilen zu machen und hat danach bezüglich der Frage: wie hoch stellen sich Ertrag, Reparaturkosten und der reine Nutzen eines, etwa 500 D. (2100 ℳ) neu kostenden gedeckten Güterwagens in den verschiedenen Gebrauchszeiten? die nachfolgend verzeichneten Sätze ermittelt:

Alter des Wagens Jahre	Zurückgelegte Meilen	Ertrag D.	Kosten der Reparaturen D.	Reinnutzen D.	Prozente des Nutzens auf die Anschaffungskosten
1	13 149	98,62	9,58	89,04	18,00
2	13 478	101,08	38,13	62,95	12,50
3	10 475	78,56	48,24	30,32	6,00
4	9 847	73,85	45,85	28,00	6,00
5	9 881	74,11	57,31	16,80	3,00
6	9 349	70,12	70,74	*0,62	*0,11
7	9 968	67,26	60,74	6,52	1,25
8	9 250	69,37	55,49	13,88	2,80
9	9 295	69,71	49,80	19,91	4,00
10	7 656	57,42	53,67	3,75	0,75

Danach würden die Wagen in den ersten 5 Jahren eine gute Ausnutzung erfahren und im Durchschnitt auf die Kapitalanlage einen Nutzen von 9 pCt. aufbringen; aber während der nächsten Jahre, in denen die Meilenzahl sich ermässigt und die Reparaturkosten wachsen, würde der durchschnittliche Reinnutzen auf 1,6 pCt. sinken. Der Verfasser sagt dann: „die Lebensdauer eines Wagens hängt im ganzen davon ab, wie lange eine Bahn geneigt ist, ihn mit Reparaturen durchzuschleppen. Ich glaube, dass wir manche schon 20 Jahre alte Wagen noch im Dienst haben, von deren ursprünglichen Bestandtheilen aber gewiss nur noch wenig übrig und dass es kostspieliger gewesen ist, sie im Gang zu erhalten, als sie zusammenzuschlagen und einzelne noch brauchbare Theile beim Bau neuer Wagen zu verwenden. Nach dem obigen Ergebniss halte ich eine Wagenmiethe von $^3/_4$ Cts. für die Meile (= 1,86 ₰ pro Kilometer) als eine geeignete Vergütung für die Kapitalanlage.“

*) Verlust.

Ausbildung der Ingenieure.

Das technologische Institut von Massachusetts hat eine Neuerung in dem bisherigen gewöhnlichen Gange des Ingenieurstudiums an technischen Schulen eingeführt, indem es eine besondere „Eisenbahnabtheilung“ (railroad option) einrichtete. Gleichzeitig sind auch andere Fächer eingeführt, offenbar in Anerkennung des wachsenden Strebens, die Ingenieurwissenschaften, wie alle anderen, zu spezialisiren. Die Studien der ersten 2 Jahre sind für sämmtliche Studirende gemeinsam; für das dritte und vierte Jahr ist Gelegenheit gegeben, ein spezielles Fach auszuwählen.

Im ganzen wird diese Neuerung, bei verständiger Ausführung, eine gute Wirkung haben, da es den Studirenden befähigt, seine Zeit mehr auf dasjenige zu verwenden, was ihm voraussichtlich zu unmittelbarem Nutzen gereicht.

Unrichtige Deklaration von Gütern.

Bei der jetzt beschlossenen Ermässigung der Durchgangsfracht von Newyork nach Chicago für baumwollene Waaren von 75 auf 50 Cts. — und nach dieser Grundlage auch nach anderen Punkten — haben die betheiligten Bahnen die Bedingung aufgestellt, dass die bezüglichen Sendungen als „Baumwollen-Stückgüter“ (cotton piece-goods) angegeben und äusserlich mit dem Namen des Absenders bezeichnet werden müssen; und dass Versender, welche Güter einer höheren Klasse in der vorangegebenen Weise behufs Erlangung einer billigeren Fracht deklariren, zur Zahlung der Fracht der höchsten Klasse für künftige Sendungen verpflichtet sein sollen. Versender, welche jener Ermässigung theilhaftig werden, sind zugleich eingeladen, sich den Bestrebungen anzuschliessen zur Erlangung gesetzlicher Vorschriften, wonach die unrichtige Bezeichnung von Gütern zwecks der Erlangung niedriger, als der rechtmässigen Frachtsätze, als ein strafbares Vergehen erklärt wird.

Amerika ist wahrscheinlich das einzige Land, in welchem derartige Gesetzesbestimmungen noch fehlen; aus diesem Mangel entstehen nicht nur den Bahnen bedeutende Verluste, sondern es wird auch dem rechtschaffenen Kaufmann oft sehr schwer, gegenüber einem gewissenlosen zu bestehen. Vor einiger Zeit war ein besonderes Inspektionsbüreau zur Aufdeckung derartiger Unregelmässigkeiten eingerichtet, welches eine grosse Anzahl solcher Fälle zur Sprache gebracht hat und vor 2—3 Jahren hat man einen Holzhändler von der Holzbörse in Chicago ausgeschlossen, weil er grosse Mengen von Holz als „Salz“ deklarirt hatte, wodurch er in den Stand gesetzt wurde, andere Händler aus grossen Geschäftsbeziehungen zu verdrängen.

Die „Railr. Gaz.“, welche vorstehendes mittheilt, führt gleichzeitig die bezüglichen Gesetzes- oder Reglementsbestimmungen in England, Frankreich und Deutschland an und drückt die Erwartung aus, dass seitens der Kaufleute und der Mehrzahl der Versender kein Widerstand gegen Schaffung entsprechender gesetzlicher Vorschriften erhoben werde, vielmehr solche von vielen Betheiligten, welche durch falsche Angaben betrüglicher Mitbewerber zu leiden gehabt haben, mit Freuden begrüsst werden.

Arbeitseinstellung.

Auf der Broadway Strassenbahn in Newyork stellten gegen Ende August die Beamten den Dienst ein, weil ihnen zugemuthet wurde, ein Fünftel Arbeit mehr als bisher — sechs Fahrten statt fünf täglich — zu thun ohne Lohnerhöhung. Die Gesellschaft bestand hierauf, da dieser erweiterte Dienst keine längere Arbeitszeit, als die vereinbarte, 12 Stunden, erfordere.

Die „Railr. Gaz.“ meint bei Mittheilung dieser Nachricht, dass die Leute im Rechte seien, da sie bereits längere Monate hindurch für 5 Fahrten täglich einen Lohnsatz von 2¼ D. (= 9,40 ℳ) erhalten hätten und jede Erhöhung ihrer Arbeitsmenge ihre Lage verschlechtere. Sie hätten daher das Recht, den Dienst jederzeit zu verlassen. Ob sie aber weise gehandelt hätten, wäre sehr die Frage und hinge davon ab, ob die Gesellschaft in der Lage sein werde, die leer gewordenen Stellen bald anderweit auszufüllen. Wahrscheinlich würde ihr dies gelingen. Zweckmässiger aber sei es, wenn bei Beabsichtigung solcher Dienständerungen vorher mit den Leuten über die Lohnverhältnisse verhandelt werde.

Zwei gleichzeitige Unfälle auf einer Bahn.

Die beiden, am Sonntag den 22. August auf der Camden und Atlantic Bahn vorgekommenen Zusammenstösse geben, wie die „Railr. Gaz.“ schreibt, ein entmuthigendes Zeugniss über die Art der Verwaltung auf dortigen Bahnen ersten Ranges ab. Soweit die amtlichen Erhebungen veröffentlicht sind, — was bis dahin nur theilweise geschehen — muss daraus geschlossen werden, dass mindestens der eine der Unfälle Mängeln der Verwaltung und der Disziplin mit Recht zugeschrieben werden kann.

Die Camden und Atlantic Bahn bildet nahezu eine von Philadelphia nach der Seeküste führende gerade Linie von etwa 60 Miles Länge, welche, beinahe ganz ohne Güterverkehr, einen gewaltigen Sommer-Vergnügungsverkehr hat. Regelmässig fahren täglich 19 Personenzüge in jeder Richtung, darunter 16 durchgehende Expresszüge, aber der Natur der Sache nach werden diese Züge durch häufige und schwer besetzte Extrazüge ergänzt.

Da bekanntermassen der Vergnügungsverkehr gefährlicher ist, als der gewöhnliche Personen- oder gar der Güterverkehr, so sollte man billigerweise grössere Vorsicht der Verwaltung dabei voraussetzen dürfen. Die Pensylvania Bahn, welche die Camden und Atlantic Bahn beherrscht und betreibt, steht auch sonst in dem Rufe einer der bestverwalteten Bahnen der Welt und bei ihr, wenn irgendwo, müsste man mindestens eine durchgebildete Verwaltungsweise erwarten, so dass, wenn ein Unfall vorkäme, derselbe nicht einer grossen Sorglosigkeit oder einer Vernachlässigung der allergewöhnlichsten Vorsichtsmassregeln zugeschrieben werden könnte.

Aber dies ist es gerade was vorgekommen ist. Die Ursachen mindestens eines der beiden Fälle waren derartig, dass wenn man sie allgemein zuliesse, die Wahrscheinlichkeit beinahe täglicher Unfälle auf jeder ansehnlichen Bahn vorhanden sein würde. Kurz gesagt: Ein Zug wurde nach einem Kreuzungspunkt bestimmt ohne genaue Nachrichtgabe davon weder an

den anderen Zug, noch an den Stationsbeamten. Der erste Zug kam nicht zur vorgesehenen Zeit an und die Folge war die übliche.

Der regelmässige Zeitungszug hatte Philadelphia um 4 Uhr Vorm. verlassen und legte seine Fahrt von 60 Meilen nach Atlantic in ebensoviel Minuten zurück. Entgegen dem gewöhnlichen Gebrauch wurde seine Rückkehr schon auf 7.1 Uhr Vorm. bestimmt, statt erst zum Abend.

Der regelmässige Vergnügungs-Extrazug des Sonntags Morgens hatte abzufahren und fuhr unglaublicher Weise auch um 7.2 Vorm., um 7 Minuten später als fahrplanmässig, von Philadelphia ab. Der Zeitungszug sollte ihn auf einem Seitengleis in Ancora vorüberfahren lassen.

Der Zugführer des entgegenkommenden Vergnügungszuges erhielt auf der letzten Station vor Ancora Nachricht, dass „die Strecke frei sei", was er natürlich so auslegte, dass sie frei sei bis zu seinem nächsten Haltepunkt, der aber jenseits Ancora lag. Mit anderen Worten, diesem Zug mit sieben stark besetzten Personenwagen wurde gestattet, seinem Untergang entgegen zu fahren, ohne die mindeste Nachricht von irgendwem, dass er mit einem entgegenkommenden Zuge an einem Vermittelungs-Nebengleise zu kreuzen habe und dass dazu an dieser Stelle nur 1 Minute Zeit bleibe.

Verschiedene Umstände trugen nun noch dazu bei, die Gefahr zu erhöhen. Der Vergnügungszug kam in Ancora einige Minuten zu früh an; dann war der junge Mann, welcher dort die Weiche zu bedienen hatte, zum Frühstück gegangen, nachdem er das Blocksignal auf „sicher" gestellt hatte. Ihn trifft kein Vorwurf, da ihm von der beabsichtigten Kreuzung nichts mitgetheilt und dies seine gewöhnliche Frühstückszeit war. Ferner befindet sich gerade an jener Stelle der im allgemeinen geraden Linie unmittelbar vor der Ancora-Abzweigung eine scharfe Kurve, wodurch die Uebersicht erschwert war.

Folge: Beide Züge stiessen in der Nähe von A. auf einander, beide Maschinen und die nächsten Wagen dahinter erlitten bedeutende Beschädigungen und 8 Personen wurden verletzt, jedoch niemand getödtet.

Weder den Führern und Zugbeamten noch dem Zugordner (Dispatcher) trifft ein Vorwurf, der ganze Tadel fällt daher auf die Verwaltungseinrichtung.

Letzteres ist noch klarer bei dem zweiten Zusammenstoss desselben Tages, welcher 14 Stunden später, etwa 8 Meilen von der Stelle des ersten entfernt, zwischen zwei der zahlreichen Extrapersonenzüge dieser Bahn vorkam, nämlich einem zum Rücktransport des Personals nach Atlantic City benutzten Leerzuge und einem besetzten Zuge aus entgegengesetzter Richtung.

Der Leerzug hatte Anweisung, auf einem Nebengleise in Berlin den Extrazug vorbeizulassen. Infolge dichten Nebels vermochte das Personal des ersteren die gestellten Signale nicht zu erkennen und ehe das Nebengleis erreicht werden konnte, stiessen beide Züge aufeinander, beide Maschinen wurden erheblich beschädigt, doch wurde ausser dem einen Lokomotivführer niemand verletzt.

Nach einer andern Nachricht hatte das Personal des Extrazuges keine Kenntniss von dem entgegenkommenden Leerzuge erhalten und hielt daher die Strecke für frei.

Wenn also nicht die verschiedenen über diese Unfälle gebrachten Nachrichten erhebliche Irrthümer enthalten, so ist die Verfahrungsweise dieser Bahn derartig, dass man sich kaum eine sorglosere und gefährlichere bei Handhabung eines bedeutenden Personenverkehrs denken kann. Man lässt zu beliebigen Zeiten Züge abgehen ohne andere Vorsichtsmassregeln für andere Züge, als die Aufstellung eines Signals unmittelbar am Orte der Gefahr und selbst dort nicht. Die ganze Sicherheit hängt also davon ab, dass die Züge genau zu rechter Zeit an der Kreuzungsstelle anlangen, oder dass der Befehl zur Aufstellung eines Gefahrsignals rechtzeitig abgesandt und von dem Stationsbeamten beachtet und von dem Lokomotivführer gesehen wird. Dies Verfahren wird zwar für regelmässige Züge in Amerika und England u. s. w. vielfach geübt, aber bei wilden Zügen ist es von der höchsten Gefahr.

Schnelle Schienenauswechselung.

Eine bemerkenswerthe Art des Schienenlagers wurde im August auf der Newyorker Hochbahn ausgeführt, welche zeigt, was bei gehöriger Einrichtung und gutem Willen geleistet werden kann. Das Schienenauswechseln ist auf dieser Bahn besonders schwierig, da Züge den ganzen Tag über und in den meisten Nachtstunden in Zwischenräumen von $1\frac{1}{2}$—5 Minuten, in den wenigen übrigen Nachtstunden von 15 Minuten auf einander folgen.

Gegen Erwartung zieht man vor, alle gewöhnliche Oberbauarbeit bei Tageslicht auszuführen trotz der so häufigen Züge. Das tüchtigste Personal auf gewöhnlichen Bahnen möchte es wohl für unthunlich halten, irgend eine Auswechslung vorzunehmen bei Zügen von 5 Minuten Folgezeit und und einer ununterbrochenen Brücke, die nur knappes Ausweichen beim Durchgang der Züge gestattet; hier aber geschah folgendes:

In 95 Minuten am Morgen des 18. August wechselte eine Rotte von 18 Mann die Schienen auf 1 000 Fuss Bahnlänge unter Herausnahme von 66 alten 50 Pfd.-Schienen und Einsetzung ebensovieler Schienen von 70 Pfd. (für das Yard) mit vollständigem Einnageln u. s. w., alles ohne einen Zug aufzuhalten.

Dies ergibt einen Durchschnitt von 43 Sek. für das Herausnehmen und 43 Sek. für das Einlegen je einer Schiene, einschliesslich alles Aufenthalts; aber 10 Schienen wurden entnommen und ersetzt in $3\frac{1}{2}$ Min. oder $10\frac{1}{2}$ Sek. (je für Aus- und Einsetzung einer) und 5 alte Schienen wurden entnommen und durch neue ersetzt und befestigt zusammen in 55 Sek.

Schon bei festem Grunde dürfte dies eine hervorragende Leistung sein; bei dem gefährlichen Raum der Hochbahn klingt es wie unglaublich. („Railr. Gaz.")

Druckfehler-Berichtigung.

In No. 71 S. 781 in dem Aufsatz betitelt: Eisenbahnen der Vereinigten Staaten ist in der ersten Spalte 19. Zeile v. o. statt 40 151,9 zu lesen 49 151,9, desgleichen in der zweiten Spalte 31. Zeile v. o. statt 1,957: 1,057.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. In Abänderung unserer Bekanntmachung vom 27. August 1886, betreffend die Aufhebung des Deutsch-Russischen Verband-Gütertarifs nebst Nachträgen, sowie der zugehörigen Anhänge I und II nebst Nachträgen und des ersten Nachtrages zum Ausnahmetarif V (Steinkohlen) für die Verkehrsrichtung nach Russland vom 15. Oktober d. J. n. St., bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass die Gültigkeit der vorgedachten Tarife etc. laut Beschluss des Russischen Eisenbahnraths bis zum 12. Februar 1887 n. St. (einschl.) verlängert wird.

Bromberg, den 11. September 1886. (1904)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Eröffnungen.

Am 1. Oktober d. J. wird die im Bau begriffene, 24,65 km lange, dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Danzig zu unterstellende Eisenbahnstrecke Simonsdorf-Tiegenhof dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Auf derselben verkehren gemischte Züge mit Personenbeförderung in II., III. und IV. Wagenklasse nach den in dem am 1. Oktober d. J. in Kraft tretenden Winterfahrplan enthaltenen Fahrplänen.

Die Personen- und Gütertarife sind bei allen Stationen verkäuflich.

Bromberg, den 15. September 1886. (1905)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Haltestelle Volpriehausen. Mit dem 1. Oktober d. J. wird die an der Bahnstrecke Northeim-Ottbergen zwischen den Stationen Hardegsen und Uslar gelegene Personen-Haltestelle Schlarpe geschlossen und statt derselben die nahebei gelegene Haltestelle Volpriehausen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für den allgemeinen Güterverkehr, bezüglich des letzteren jedoch nur für Frachtgüter in ganzen Wagenladungen, eröffnet.

Die für diese Haltestelle in Anwendung kommenden Tarifsätze enthält der zum diesseitigen Lokal-Gütertarif vom 1. April 1886 herausgegebene Nachtrag 4, welcher in den Güterexpeditionen zu haben ist. Die Taxen für den Personen- und Gepäckverkehr sind nach Eröffnung der Haltestelle Volpriehausen bei dieser, schon jetzt bei der Verkehrskontrole I hierselbst, zu erfahren.

Hannover, den 11. September 1886. (1906)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbandsverkehr. Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag VII zum Verbandstarif in Kraft, welcher neue und abgeänderte Frachtsätze enthält. Derselbe ist bei den Verbandsstationen zu erhalten. (1907)

Dresden, den 15. September 1886.
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. – Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 73 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 18. September 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

3. Güterverkehr.

Breslau - Sächsischer Verband. Am 1. Oktober d. J. tritt zum Breslau-Sächsischen Verbands - Gütertarif ein Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält ausser Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs und der bisherigen Nachträge neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für den Bahnhof Herrnstadt und die Haltestellen Camin, Klein-Bargen, Pakuswitz, Schönborn und Tschepline des Direktionsbezirks Breslau, sowie für die Verkehrstelle Gera-Pforten der Sächsischen Staatseisenbahnen. Die für die Stationen Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida, Wolfsgefärth und Zeitz der Sächsischen Staatseisenbahn durch diesen Nachtrag zur Einführung gelangenden Frachtsätze finden gleichzeitig auch für Sendungen nach und von den gleichnamigen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt Anwendung. Exemplare des Nachtrags sind, soweit der Vorrath reicht, von den Verbandstationen kostenfrei zu beziehen.

Breslau, den 8. September 1886. (1908)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn. (Aufnahme der Station Zebegény in den Ausnahmetarif für Weintrauben und frisches Obst in jeder Menge bei eilgutmässiger Beförderung.)

Am 1. Oktober d. J. wird die Station Zebegény der Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft in den oben bezeichneten Ausnahmetarif einbezogen.

Das Nähere über die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren. (1909)

Magdeburg, den 14. September 1886.
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. September d. Js. wird die Station Nöbdenitz in den direkten Verkehr einbezogen. Die Frachtsätze berechnen sich durch Anstoss folgender Beträge an die direkten Frachtsätze unserer Station Ronneburg:

km	Eilgut	Stückgut	Klasse A 1	Klasse B	Spezialtarif A 2	Spezialtarif I	Spezialtarif II	Spezialtarif III	Ausnahmetarif 1 a	Ausnahmetarif 1 b
	Mark pro 100 kg									
8	0,18	0,09	0,05	0,05	0,04	0,04	0,03	0,02	0,02	0,02

Dresden, am 14. September 1886. (1910)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Im **Hannover - Bayerischen Verbande** ist für den Güterverkehr zwischen Weilbach b. Miltenberg und Giessen, resp. Lollar am 16. d. M. an direkte Expedition eingerichtet.

Ueber die Höhe der Taxen geben auf Anfrage die Güterexpeditionen der genannten Stationen Auskunft.

Hannover, den 11. September 1886. (1911)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer (Rheinisch - Köln - Minden und Bergisch-Märkisch - Belgischer) **Güter- (Steinkohlen-) Verkehr via Bleyberg bezw. Herbesthal.** Mit Gültigkeit vom 20. September d. Js. bis zum 15. April 1887 werden in vorbezeichneten Verkehren für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets in Wagenladungen von 10 000 kg nach einer grösseren Anzahl Belgischer Stationen via Bleyberg resp. Herbesthal, Frachtermässigungen von 5,00 bis 7,50 Franken pro 10 000 kg in Kraft treten.

Nähere Auskunft über die Frachten und übrigen Transportbedingungen ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

Köln, den 15. September 1886. (1912)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahn - Vieh- etc. Verkehr Bromberg-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit treten ermässigte Frachtsätze zwischen Leipzig (Eilenburger und Thüringischer Bahnhof) einerseits und mehreren Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Bromberg andererseits in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 10. September 1886. (1913)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahn. Die bis 1./13. September cr. gültigen Getreide- etc. Tarife von Stationen der Kursk - Kiew-, Kursk-Charkow-Asow-, Moskau-Kursk- (via Kursk - Kiew), Charkow - Nikolajew- und Ekaterinenbahn, sowie die Transitsätze für Mehl etc. ab Snamenka nach Königsberg, Pillau, Memel und Elbing werden bis 1./13. Oktober cr. prolongirt.

Die Direktion. (1914)

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Güterverkehr Basel Bad. Bahn-Gotthardbahn. Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. wird unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Januar 1886 ein neuer Tarif ausgegeben. In demselben sind u. a. auch Ausnahmetarife für verschiedene Artikel sowie Taxen für Fahrzeuge und lebende Thiere aufgenommen worden.

Die bisher gültigen Frachtsätze für neues Eisenbahnmaterial von Basel nach Biasca und Bellinzona bleiben auch weiterhin in Kraft.

Exemplare des neuen Tarifs können zum Preise von 60 ₰ pro Stück von unserer Güterverwaltung in Basel bezogen werden.

Karlsruhe, den 13. September 1886. (1915)
Generaldirektion.

Bayerisch - Sächsischer Viehverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. dieses Monats werden die Stationen Immenstadt und Landsberg der Bayerischen Staatsbahn in den Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren einbezogen. Die zur Erhebung kommenden Frachtbeträge sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Dresden, am 13. September 1886. (1916)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Köln (linksrheinischer). Die auf Seite 36 unter 4 des vom 1. Januar 1887 ab gültigen Nachtrages VIII zum Lokal-Gütertarif vorgesehene Gültigkeitserklärung der im Haupttarif enthaltenen Frachten für Bingerbrück transit Wasserweg auch auf den Verkehr mit Bingen erlangt bereits am 20. September c. Geltung.

Köln, den 13. September 1886. (1917)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Die **Getreide- u. s. w. Tarife** von Stationen der Orel-Witebsk-, Moskau-Kursk-, Rjask - Wjasma-, Rjask - Morschansk-, Moskau - Rjaesan-, Koslow - Tambow-, Tambow-Saratow- und Orenburger Bahn nach Danzig und Neufahrwasser (exkl. des Weizenmehltarifs von Stationen der Orenburger Bahn) bleiben bis auf weiteres in Kraft. (1918 J)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für frisches Obst. Am 1. Oktober 1886 tritt zum Ausnahmetarif für frisches Obst bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit Stationen der K. K. pr. Südbahn-Gesellschaft und Ungarischen Westbahn vom 15. Oktober 1884 ein Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält die Aufnahme der Station Divacca der K. K. pr. Südbahn-Gesellschaft und ist bei den Verbandsverwaltungen kostenfrei zu haben.

Breslau, den 13. September 1886. (1919)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Von Nagy-Saros, Station der Kaschau-Oderberger Bahn nach den diesseitigen Stationen Kattowitz und Gleiwitz werden auf Grund der Bestimmungen des Ostdeutsch - Ungarischen Verbandstarifs Heft 2 Getreide- etc. und Kleiesendungen in Mengen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hierfür zu den nachbezeichneten Frachtsätzen direkt befördert:

	A. Getreide etc.	B. Kleie
Nagy-Saros-Kattowitz	1,70 ℳ	1,67 ℳ
do. -Gleiweitz	1,82 „	1,76 „
	pro 100 kg.	

Breslau, den 13. September 1886. (1920)
Königliche Eisenbahndirektion.

Unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs wird bis auf Weiteres gestattet, dass Güter in Wagenladungen, welche von den Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn in Braunschweig ankommen, auf dem diesseitigen Bahnhofe daselbst gegen Entrichtung einer Gebühr von 6 ℳ für jeden verwendeten Eisenbahnwagen entladen werden. Ausgeschlossen hiervon sind Sen-

dungen von den Stationen Braunschweig (Nordbahnhof und Wilhelmithorbahnhof) und von Derneburg der Braunschweigischen Landeseisenbahn. (1921)

Magdeburg, den 12. September 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterr. - Südwestrussischer Grenzverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober n. St. 1886 gelangt ein Nachtrag I zum Klassentarif und ein Nachtrag I zum Ausnahmetarif für Getreide etc. im Oesterreichisch-SüdwestrussischenGrenzverkehr vom 1. Mai n. St. 1886 zur Einführung.

Nachtrag I zum Klassentarif enthält:

1. Einführung eines Reexpeditionstarifes für die Artikel Flachs, Hanf, Heede, Werg und Abfälle von diesen Artikeln;
2. Einführung von Frachtsätzen für Glaswaarentransporte von einigen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und
3. Ergänzungen und Berichtigungen.

Nachtrag I zum Ausnahmetarif für Getreide etc. enthält:

1. Einführung von direkten Frachtsätzen für den Verkehr von Rawa ruska transit (Russland) und
2. Ergänzungen und Berichtigungen.

Exemplare dieser Nachträge sind zum Preise von 10 kr. Oest. W. pro Exemplar im Oekonomate (Wien, Kärntnerring 7) und bei der Betriebsdirektion in Lemberg zu beziehen.

Wien, den 11. September 1886. (1922)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

Mit 15. Oktober 1886 tritt ein neuer Tarif für den **Güterverkehr** zwischen Stationen der **K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn** und der **a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn** via Komotau, sowie mit gleichem Termine der Nachtrag I zum Tarife für den **Elbeumschlagsverkehr Aussig-Landungsplatz-Böhmen** in Kraft, welcher Tarif bezw. Nachtrag zumeist Ermässigungen der Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Buschtêhrader Bahn enthält.

Exemplare dieses neuen Tarifes und des Nachtrages I sind durch die betheiligten Verwaltungen zu bekommen.

Teplitz, im September 1886. (1923)
Die Direktion
der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1886 gelangt als Theil VI des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes ein Ausnahmetarif für den Transport von mineralischen Kohlen in ganzen Wagenladungen ab Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Bilin, Bregenz, Brüx, Dobrau, Dux-Ladowitz, Holzleithen, Kaznau, Lititz, Schrambach, Tremosna und Zeltweg) nach Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen zur Einführung.

Durch diesen Ausnahmetarif werden aufgehoben und ersetzt:

a) die Nachträge XI und XV zum Tarif für den Böhmisch-Schweizerischen Güterverkehr vom 1. Dezember 1873 (Nordostbahn und weiter);
b) der XV. Nachtrag zum Tarif für den Böhmisch - Schweizerischen Güterverkehr vom 1. Dezember 1873 (Vereinigte Schweizerbahnen);
c) der Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohlen und Koaks ab Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn und der K. K. priv. Eisenbahn Pilsen - Priesen (Komotau) nach Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen vom 20. Februar 1879;
d) der Ausnahmetarif für den Transport mineralischer Kohlen ab Holzleithen, Station der Kronprinz Rudolfbahn, nach Stationen der Schweizerischen Bahnen (Nordostbahn und weiter) vom 15. Januar 1880;
e) der Spezialtarif für den Transport mineralischer Kohlen ab Holzleithen, Station der Kronprinz Rudolfbahn, nach Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen vom 1. Januar 1880.

Bei Anwendung des neuen Ausnahmetarifes — von welchem Exemplare durch die betheiligten Verwaltungen, namentlich auch durch das Auskunfsbüreau der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, I., Johannesgasse 29, zu beziehen sind — kommen bis auf Weiteres die in den Kürzungstabellen **unter** beingestellten Beträge zu berücksichtigen.

Wien, am 9. September 1886. (1924)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Obstverkehr. Am 1. Oktober l. J. tritt der Nachtrag II zum Ausnahmstarif für den direkten Transport von frischem Obst zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft und der Ungar. Westbahn einerseits und den Deutschen Hafenstationen andererseits in Kraft.

Derselbe enthält die Einbeziehung der Station Divacca in den Tarif und kann bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und namentlich auch bei der priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien I. Pestallozzigasse 8 bezogen werden. (1925 RM)

K. K. priv. Oester. Nordwestbahn. Russisch-Böhmischer Flachsverkehr. Am 1. Oktober 1886 n. St. tritt an Stelle des bisherigen Tarifes vom 13. April 1884 n. St. ein neuer gleichnamiger Tarif mit theils unveränderten, theils billigeren Frachtsätzen in Kraft.

Der bisherige Anhang zum Russisch-Böhmischen Flachstarif bleibt bis auf weiteres unverändert in Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes liegen bei der unterzeichneten Generaldirektion zum Bezuge bereit.

Wien, den 11. September 1886. (1926)
Die Generaldirektion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Mit dem 25. September d. Js. gelangen zwischen Berlin (Lehrter Hauptbahnhof und Stadtbahn) einerseits und Ahrensboeck, sowie Gleschendorf, Stationen der Eutin-Lübecker Eisenbahn andererseits via Büchen-Ratzeburg direkte Tarifsätze fur den Personen- und Gepäckverkehr zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Billetexpeditionen.

Altona, den 14. September 1886. (1927)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verband Thüringischer Bahnen. Mit dem 1. Oktober d. Js. wird zum Tarife für den Personen- und Gepäckverkehr Nachtrag XXI und zu den Retourbillet-Tariftabellen Nachtrag II herausgegeben.

Dieselben enthalten u. A. Billetpreise und Gepäcktaxen für die neuen Stationen der Werrabahn Blechhammer, Hüttensteinach, Köppelsdorf, Lauscha, Steinach und Veilsdorf.

Näheres durch die Billetexpeditionen.

Erfurt, den 15. September 1886. (1928)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Holländische Eisenbahngesellschaft. Linie Nymegen-Cleve. Am 1. November 1886 tritt der Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Binnenverkehre in Kraft.

Dieser Tarif enthält die besonderen Bestimmungen und Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den auf Deutschem Grundgebiete gelegenen Stationen und zwischen den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen einerseits und den auf Niederländischem Gebiete gelegenen Stationen andererseits.

Amsterdam, 13. September 1886. (1929)
Die Spezialdirektion der
Holländischen Eisenbahngesellschaft.

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Ziehungsliste. Bei der am 31. August 1886 auf Grund des mit hohem K. K. Handelsministerial - Erlasse vom 14. Januar 1871, Z. 514/126 genehmigten Tilgungsplanes in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen XIII. Verloosung der Prioritätsobligationen I. Emission wurden folgende 474 Nummern gezogen:

627 2474 3341 4415 4658 5486 6961 7121
8762 8922 9262 11167 12293 12676 13891
15054 15476 16841 17551 17859 18761 18953
19029 20151 21680 22390 22825 23102 23145
25147 25518 25688 25804 26714 27292 28344
28679 28712 28740 30520 30785 31647 31681
33074 33133 33357 33551 33780 33907 34295
35046 35302 35347 35735 36572 38172 38250
38267 38565 38570 38731 39450 40031 40180
40261 40281 40353 41061 42149 42752 42848
43086 43443 44668 45193 45314 46302 47529
47770 47981 48171 48462 49359 49411 49491
49997 50990 51174 51257 52662 53908 54585
55440 55628 55954 56491 58020 58445 58629
58737 58788 58829 58895 60246 60681 60871
61111 61487 61756 61894 62889 63543 63573
64212 64609 65864 66504 66854 68206 68467
68613 68732 68915 69214 69309 69592 70436
70671 71384 72023 72076 73259 73807 73934
75125 75288 75800 75924 75979 75996 77265
78007 78252 79199 80139 81984 82277 83113
83222 83362 83503 84152 84611 84697 85106
85186 85635 86764 86865 86953 87102 87556
87895 89595 89841 90698 91063 91081 91103
91148 91224 91451 91607 91923 91981 92994
94737 95399 95678 96024 98640 98921 98947
99825 99913 101077 101170 101243 101279
101955 102535 102855 103847 104186 105553
105636 106444 106861 106990 107143 107200
109101 109251 109269 109361 109602 109696
110480 111074 111105 111769 111966 112138
112921 113075 113672 114986 115575 115975
116150 116326 116869 117638 117780 117812
118945 119023 119761 119821 120102 120721
121304 122496 122581 126123 126403 126575
127131 127154 127618 128021 128309 128482
129187 129721 129852 130811 131041 131090
131459 131818 132092 132778 133404 133522
134282 135068 135125 136337 136739 136935
137034 137467 137845 138604 139526 140214
140654 141143 141475 142989 143421 143494
144825 145092 145522 145920 146104 146384
146848 146905 147791 147819 148115 148945
149299 149530 149701 151461 152352 152499
152716 153021 153123 153508 154504 154512
155157 155526 155625 156834 157360 157634
157664 158320 158930 158997 159057 159098
159227 159623 160001 160579 161628 161799
162190 162246 162252 162314 162320 162713
162858 163144 164127 164172 164592 164652

164797 165401 165679 166314 168586 168868
169154 169268 170005 170173 170415 170469
171143 171289 172970 173376 173396 173877
173991 174323 174418 174483 174936 175267
175569 176640 177076 177649 178290 178637
178818 178979 179479 180459 180601 181726
181779 181849 182018 182115 182224 182448
182892 183194 183523 183653 183973 184883
185304 185386 185452 185705 185851 186277
186336 186739 187516 187567 187881 188295
188641 190404 190546 190619 190627 190844
190938 191794 191934 192137 192484 195063
195309 195718 196047 196695 196903 196992
197601 197693 197945 197991 198351 198451
198703 199206 199558 199938 199941 200366
200593 201230 201726 202045 202278 202299
202327 203218 203432 203757 203957 204417
204429 205517 206677 208043 208344 208357
209112 209329 209516 210063 210342 210462
210757 211372 211766 212038 212109 212387
212957 213213 213527 213803 213805 213917
214084 214291 214514 215004 215598 216297
217091 217098 217159 217278 218099 218213
218365 218371 219044 219526 219565 219858
220067 220422 220457.

Vom 1. März 1887 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden und zu diesen Obligationen gehörenden Koupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in Silber eingelöst; ferner übernehmen noch die Einlösung dieser Obligationen und zwar spesen- und provisionsfrei in Reichsmark umgerechnet nach demjenigen Wiener Kourse, welcher nach Vereinbarung der Oesterreichischen Eisenbahnen periodisch bekannt gegeben wird, nachbenannte Zahlstellen:

in Berlin: Herr S. Bleichröder, die Deutsche Bank und die Direktion der Diskontogesellschaft;
„ Dresden: die Dresdner Bank;
„ Frankfurt a/M.: die Deutsche Effekten- und Wechselbank, die Deutsche Vereinsbank, die Filiale der Bank für Handel und Industrie, der Frankfurter Bankverein und die Herren M. A. von Rothschild & Söhne;
„ Hamburg: die Herren L. Behrens & Söhne;
„ Leipzig: die Allgemeine Deutsche Kreditanstalt und die Leipziger Diskontogesellschaft;
„ München: die Bayerische Vereinsbank und die Herren Guggenheimer & Co.;
„ Stuttgart: die Württembergische Bankanstalt (vormals Pflaum & Co.) und die Württembergische Vereinsbank.

Die Verzinsung obiger gezogenen Obligationen hört mit Ende Februar 1887 auf und wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. März 1887 fällig werdenden Koupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben von der

Ziehung im Jahre 1874: No. 57990 83141.
Ziehung im Jahre 1875: No. 136960 181825.
Ziehung im Jahre 1876: No. 9008 20873 21816 71915 91853.
Ziehung im Jahre 1877: No. 17173 23483 26370 52989 66602 75602 100126 162510 205042 217022.
Ziehung im Jahre 1878: No. 7990 108714 129323 181993.
Ziehung im Jahre 1879: No. 6808 36052 115512 132090 132154 147074 151151 166956 168814.
Ziehung im Jahre 1880: No. 5673 8223 33491 53448 143140 160005 172556.
Ziehung im Jahre 1881: No. 8228 10781 44031 50539 90729 97135 121334 137779 145287 146493 154995 156593 173895 184696 217770 220493.
Ziehung im Jahre 1882: No. 1939 3531 3612 7998 9522 13631 17128 25760 34684 34781 36074 49236 60676 66143 66560 78851 89231 91863 92723 103886 105110 107254 110088 117961 118702 130547 132156 137400 139936 145660 174467 177352 213739.
Ziehung im Jahre 1883: No. 1603 3005 3723 3759 6922 8777 9495 9979 17153 22662 26320 36341 42853 43516 44284 49818 51858 52808 59047 61033 62409 79495 91861 92624 97360 103916 115022 115116 115970 129997 150635 151154 159347 166440 172907 183175 190775 190881 191558 198671.
Ziehung im Jahre 1884: No. 9124 31909 37176 44734 49713 55716 57707 61223 66331 71383 71610 73056 73658 75320 85317 95061 97436 100719 102599 114892 119402 121170 123630 128222 135088 142597 151756 166854 169461 170955 176540 184446 188874 192016 209127 215826 217309 219638.
Ziehung im Jahre 1885: No. 109 1891 1935 3926 4384 6220 8692 15585 23195 26331 29821 32937 33390 38876 40866 48760 49106 57047 57434 62704 63882 68455 73519 79904 83745 88988 89707 94135 98571 101144 102480 102915 103475 103503 103802 103867 112458 113911 115009 117372 119047 119606 128843 129077 131208 131548 133928 137697 138373 145494 146214 149028 150269 156610 161441 162725 168773 169129 175410 177981 178331 180516 181067 182787 185636 187674 188094 201963 202281 205043 206585 206814 207381 207493 208884 213784 217890 220263.

Wien, den 31. August 1886. (1930)
Vom Verwaltungsrathe.

---

6. Submissionen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Oeffentliche Verdingung. Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen, im Deutschen Reichsanzeiger und Anzeiger zum Centralblatt der Bauverwaltung vom 23. September 1885 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ soll die Anfertigung und Lieferung von sechs Stück dreiachsigen Normal-Tenderlokomotiven für Nebenbahnen im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im maschinentechnischen Büreau hierselbst, in den Geschäftsstunden, von 8—3 Uhr, zur Einsicht aus und werden von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 2 *M.* unfrankirt abgegeben.

Bezügliche Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Tenderlokomotiven“ versehen, portofrei zu dem auf den 5. Oktober d. J. Vormittags 12 Uhr anberaumten Verdingungstermin an das vorgenannte Büreau einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Altona, den 10. September 1886. (1931)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Ausführung der Erd- und Böschungsarbeiten, der Brücken und Durchlässe, Wege- Ueber- und Unterführungen. sowie der Wegebefestigungsarbeiten zum Bau der Eisenbahn von Hildesheim nach Braunschweig. Gesammtbetrag der zu bewegenden Bodenmassen = 209 750 cbm, Böschungsflächen = 178 100 qm. Bruchsteinmauerwerk = 1 746 cbm, Ziegelsteinmauerwerk = 3 297 cbm; eingetheilt in 3 Loose. Termin:

Montag, den 11. Oktober 1886,
Vormittags 11 Uhr,

im Amtszimmer des Abtheilungsbaumeisters Fuhrberg zu Hildesheim. Zeichnungen, Berechnungen u. s. w. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 3 *M.* von dort bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 16. September 1886. (1932)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzische Eisenbahnen. Zur Erneuerung des Oberbaues der Pfälzischen Eisenbahnen soll die Lieferung nachverzeichneter Materialien im Wege der Submission vergeben werden:

a) 2 200 t Stahlschienen aus Flussstahl, 134 mm hoch,
b) 600 t Stahlschienen aus Flussstahl, 123 mm hoch,
c) 20 000 Stück Fusslaschen aus Flusseisen für 134 mm hohe Schienen,
d) 30 000 Stück Laschenbolzen
e) 320 000 Stück Schienennägel
f) 120 000 Stück Unterlagsplatten für 134 mm hohe Schienen,
g) 40 000 Stück Unterlagsplatten für 134 u. 123 mm hohe Schienen gelocht

(d–g: aus Eisen.)

Lieferzeit vom 15. Januar bis 1. September 1887.

Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Büreau der unterfertigten Direktion zur Einsicht offen und werden auch auf portofreie Anfragen gegen Erstattung von 1,50 *M.* zugeschickt.

Die Offerten, welche pro Tonne = 1000 kg und in Reichsmark franko einer Pfälzischen Bahnstation zu stellen sind, wollen portofrei an unsere Adresse mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen bezw. Kleineisenzeug“ bis zum 20. Oktober d. J. eingereicht werden.

Die Submittenten bleiben bis zum 31. Oktober an ihre Offerten gebunden.

Ludwigshafen a/Rh., den 14. Sept. 1886.
Die Direktion d. Pfälzischen Eisenbahnen.
Lavale. (1933)

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Schwellenlieferung betreffend. Zu vergeben ist die Lieferung von:

46 000 Stück kiefernen, 2,5 m langen Eisenbahnquerschwellen für Hauptbahnen nach Bahnhof Löbau,
138 000 Stück dergl. nach Bahnhof Niederau,
98 700 Stück dergl. nach Bahnhof Falkenstein,
31 000 Stück kiefernen, 2,3 m langen dergl. für Nebenbahnen nach Bahnhof Niederau,
40 700 Stück dergl. nach Bahnhof Falkenstein,
20 500 Stück kiefernen, 1,5 m langen dergl. für Schmalspurbahnen nach Bahnhof Niederau,
8 000 Stück dergl. nach Bahnhof Falkenstein,
91 450 lfd. m kiefernen Weichenschwellen von verschiedenen Längen für Hauptbahnen nach Bahnhof Niederau,
3 300 lfd. m kiefernen Weichenschwellen desgl. für Schmalspurbahnen nach Bahnhof Niederau,
2 700 lfd. m dergl. nach Bahnhof Falkenstein
bei Lieferfrist vom Februar bis Ende Juli 1887 und auf Verlangen in monatlich gleichen Theilmengen, ferner:
4 140 lfd. m Schwellen und
46 745 lfd. m Stollen, Unterlagen, Pfosten und Latten in verschiedenen Längen und Stärken für eiserne Brücken nach Niederau bei Lieferfrist vom Februar bis Ende April 1887.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im Ingenieur-Hauptbüreau

hier (Böhmischer Bahnhof, Flügel A, Erdgeschoss) zur Einsicht aus und können daselbst Abdrücke davon für je 30 ₰ abgegeben werden.

Die Angebote, für jede Materialsorte einzeln gültig, sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Bahn- bez. Brückenschwellen“ bis zum 30. September 1886, Vormittags 10½ Uhr, an die Königliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen postfrei einzureichen und werden zu dieser Zeit in Gegenwart etwa erschienener Anbieter eröffnet. Die Auswahl unter den Bietern, welche bis zum 20. Oktober ds. Js. einschliesslich an ihre Gebote gebunden sind, bleibt vorbehalten. Wer bis dahin keine Nachricht über die Annahme seines Angebotes empfängt, hat dasselbe als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 10. September 1886. (1934)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 74. 1886.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 22. September 1886.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 20. September 1886.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Wiener Stadtbahn.

(Schluss aus No. 73.)

An den in Vorstehendem umrissweise dargelegten Entwürfen wurde von zwei mit den in Betracht kommenden Verkehrsfragen und besonderen örtlichen Verhältnissen auf das Genaueste vertrauten Rednern, den Herren Ingenieur Büchelen und Oberinspektor Bode, in ausführlichen Erörterungen eine eingehende Kritik geübt, deren wesentlichster Inhalt hier ebenfalls wiedergegeben werden möge.

Herr Büchelen kann sich mit der Auffassung des Herrn Pollacsek, als habe der sogenannte „Vergnügungsverkehr“ keine hinreichende wirthschaftliche Bedeutung, um die Anlage einer Stadtbahn zu rechtfertigen, bezw. als würden die Anforderungen jenes Verkehrs durch die andern bereits bestehenden und event. zu vermehrenden Beförderungsmittel ausreichend befriedigt, keineswegs einverstanden erklären. Es handle sich gerade im Gegentheil bei jenem Verkehre um Zwecke von hervorragend wirthschaftlicher Bedeutung: um die Erhaltung der Gesundheit zahlreicher Stadtbewohner durch den Genuss der frischen und staubfreien Luft auf dem Lande. Selbst wenn eine Stadtbahn keinen andern Zweck zu erfüllen hätte, als nur diesen, so besitze sie schon dadurch allein einen grossen wirthschaftlichen Werth. Uebrigens würde eine anfänglich etwa nur zu jenem Zwecke gebaute Stadtbahn sehr bald auch anderen dienen, deren wirthschaftliche Tragweite unmittelbarer einleuchte. Bei dem Vorhandensein zweckmässiger und ausreichender Verkehrsmittel würden zahlreiche Personen es vorziehen, ihren Wohnsitz dauernd auf dem Lande zu nehmen, indem sie dadurch alsdann nicht gehindert wären, ihrer Geschäftsthätigkeit in der Stadt nachzugehen. Auf diese Weise würde dann nach und nach für den durch die Stadtbahnen gleichzeitig mächtig geförderten Handel und Verkehr mehr Raum im Innern der Stadt gewonnen, so dass dieser zum Mittelpunkte des Grosshandels und sonstigen Geschäftsverkehrs sich ausbilden könnte, während die Wohnviertel mehr nach Aussen vorgeschoben würden. Lokomotiv-Vollbahnen seien daher schon für den hin- und herströmenden Personenverkehr in Wien ein unbestreitbares Bedürfniss. — Die bestehende Wiener Verbindungsbahn könne nicht als ein passendes Beispiel dafür angeführt werden, dass sich der Bau einer Stadtbahn für den Lokal-Personenverkehr nicht rechtfertige. Dieselbe habe den Personenverkehr erst seit 3 Jahren eingeführt und könne erwiesenermassen nur von einem kleinen Bruchtheile der Bevölkerung als „Stadtbahn“ benutzt werden; dennoch habe sie bereits einen verhältnissmässig erheblichen Personenverkehr und werde vielfach sogar trotz der in ihrem Bereiche bestehenden Pferdebahnen zu ganz kurzen Fahrten ins Freie benutzt. Einen weiteren Beweis für die Thatsache, dass Lokomotivbahnen ungeachtet anderer zur Verfügung stehender Beförderungsmittel zu kurzen Fahrten benutzt würden, liefere die 4 km lange Strecke Stuttgart-Cannstadt. Wäre nun aber die Wiener Verbindungsbahn erst durch die Donaukanal-Linie mit der Franz-Josefsbahn u. s. w. in Zusammenhang gebracht, dann würde sich ohne Zweifel ein ganz gewaltiger Personenverkehr ebenso innerhalb der Stadtgrenzen wie nach aussen hin entwickeln und die angeblich nur dem „Vergnügen“ der Wiener dienende Stadtbahn alsbald eine grosse „wirthschaftliche“ Bedeutung gewinnen. Der angedeutete Ausbau der Verbindungsbahn könne sehr wohl für sich erfolgen, ohne dass zuvor das ganze Netz der Stadtbahnen festgestellt

sei, dessen weitere Entwickelung der Zukunft überlassen werden könne.

Dem durch den Entwurf Pollacsek gemachten ganz neuen Vorschlage, die einzelnen Bahnhöfe bis an den Ring herein zu verlegen — ein Gedanke, der ja an sich sehr nahe zu liegen scheint —, kann Herr Büchelen kaum eine gute Seite abgewinnen. Die an der Ringstrasse, und zwar einige Etagen tief unter deren Oberfläche, anzulegenden, durch eine um eine Etage höher gelegene, aber gleichfalls unterirdische Ringbahn mit einander zu verbindenden Bahnhöfe, welche vorzugsweise dem Güterverkehre dienen und eine billigere Zu- und Abfuhr der Güter ermöglichen sollen, seien als zweckmässige Lösung der Stadtbahnfrage nicht zu betrachten. Diese Bahnhöfe würden zum Theil eine solche Lage erhalten, dass sie, besonders bei ihrer mangelhaften Verbindung mit der Oberwelt, vor den in Vergleich kommenden Bahnhöfen der vorgeschlagenen Wienthal-Linie hinsichtlich der Abkürzung zurückzulegenden Wege nichts voraus hätten. Brächten es aber solch riesige, auch dem Güterverkehre dienende Untergrundbahnhöfe wirklich zu einem grossen Verkehre, — wie würde sich dann die Umgebung derselben gestalten, wie die Schönheit der inneren Stadt sich damit in Einklang bringen lassen? Dies könne sich jeder ausmalen, der das Leben und Treiben auf Güterbahnhöfen und in deren Umgebung kennt.

Dem Entwurfe Flattich & Gunesch dagegen zeigt sich Herr Büchelen sehr gewogen, und zwar im besondern dem Hochbahn-, also dem Hauptentwurfe. Da die Konstruktionsart einer Stadtbahn, bemerkt er, einen bedeutenden Einfluss auf deren Frequenz ausübe, so sei es wichtig zu untersuchen, ob Hochbahn oder Tiefbahn vorzuziehen wäre. Fogerty's Hochbahn sei verurtheilt worden, aber nicht deshalb, weil sie Hochbahn gewesen sei, sondern weil sie neben andern Mängeln eine die Schönheit der Stadt entstellende Linienführung aufgewiesen habe. Der Hochbahnentwurf Flattich-Gunesch dagegen trage den Schönheitsrücksichten vollauf Rechnung und könne durch baukünstlerische Ausgestaltung alle ästhetischen Forderungen befriedigen. Eine Hochbahn biete ausserdem die wenigsten Verkehrshindernisse dar und gebe dabei vielfach Gelegenheit, die unter ihr belegenen Räume wirthschaftlich auszunützen.

Auch Herr Bode beanstandet den Entwurf Pollacsek, da derselbe in dem Bestreben, die verschiedenen Wiener Endbahnhöfe in die Stadt hinein zu verlegen, weit übers Ziel hinausschiesse. Die Kosten dieser mittelst Tunnelbahnen durchzuführenden Verlegungen sowie der in zwei Etagen übereinander anzulegenden Tunnelbahnhöfe an der Ringstrasse und der zur Verbindung der einzelnen Bahnhöfe bestimmten, ebenfalls unterirdischen Ringstrassenlinie würden gewaltig hohe werden. Der hierbei als wesentlich bezeichnete Vortheil der „kürzesten Wege" verschwinde fast ganz, sobald es sich um nur einigermassen ausgedehnte Reisen handle. Auch im eigentlichen Stadtbahnverkehre würden starke Wegabkürzungen gegenüber den Donaukanal-Linien von Siemens oder Flattich nicht erzielt. Die von Herrn Pollacsek verworfene Donaukanal-Linie biete ausserordentlich viele Vortheile. Dieselbe liege dem Wiener Stadtinnern ebenso nahe, wie die Berliner Stadtbahn dem Mittelpunkte Berlins, und bezüglich des Anschlusses an bestehende Hauptbahnen stehe erstere günstiger da als letztere. Ferner ständen in Berlin gerade diejenigen Bahnlinien, welche im grössten Massstabe den wichtigen „Vergnügungsverkehr" vermitteln, mit der eigentlichen Stadtbahnlinie in keiner direkten Verbindung, während in Wien mit wenig Schwierigkeit sämmtliche Bahnen durch die Donaukanal-Linie vereinigt werden könnten. Deshalb hätten auch alle bisherigen Verfasser von Stadtbahnentwürfen von Fogerty an jene Linie gewählt, indem sie sich mit Recht zugleich von dem Gedanken hätten leiten lassen, dass die Bahn sich hier später viergleisig ausbauen lasse und keinen kostspieligen Grunderwerb erheische. Die zahlreichen Bahnhöfe im Innern Londons, welche Herrn Pollacsek vorgeschwebt hätten, seien in der grössten Mehrzahl nur kleine Kohlenstationen, wie sie den Londoner Verhältnissen entsprächen, keineswegs aber bedeutende, mit grossen Kosten erbaute Personen- und Frachtenbahnhöfe. Allerdings sei bei Anlage von Stadtbahnen auch der Frachtenverkehr nicht ganz ausser Acht zu lassen.

Dem Entwurfe Flattich-Gunesch erkennt Herr Bode das Verdienst zu, dass derselbe auf den Werth des Bahnhofes „Hauptzollamt" für die Gewinnung eines Hauptknotenpunktes aller Wiener Stadtbahnanlagen aufmerksam macht. Die Schwierigkeiten an diesem Platze erscheinen aber so ausserordentlich gross, dass eine Verwirklichung des sonst glücklichen Gedankens kaum zu erhoffen sei. Denn in seiner jetzigen Anlage könne jener Bahnhof für den angegebenen Zweck nicht benutzt werden. Derselbe müsse vielmehr eine ausgedehnte und überaus kostspielige Erweiterung erfahren, zu welcher sich der erforderliche Raum ohne bedeutende Umwälzungen in der Umgebung nicht beschaffen lasse. Es würden aber schon die hierzu einzuleitenden Verhandlungen mit den verschiedenen in Betracht kommenden Behörden voraussichtlich erfolglos sein. Uebrigens erscheine es überhaupt sehr zweifelhaft, ob denn wirklich der in diesem Entwurfe vorgesehenen und ein wesentlich bestimmendes Motiv desselben darstellenden Verbindung nach der Nordbahn hin ein so besonderer Einfluss auf die Hebung der Donaustadt zugeschrieben werden müsse, dass die zur Ermöglichung derselben aufzuwendenden ungeheuern Kosten sich rechtfertigten.

Hinsichtlich eines Hauptpunktes der ganzen Stadtbahnfrage, der finanziellen Durchführung, bemerkt Herr Bode, dass in jedem Falle drei wichtige Faktoren mit einander einig sein und ihre Zustimmung zu dem betreffenden Entwurfe geben müssten: die Staatsverwaltung, die Stadtgemeinde Wien und die Hauptbahnen. — Wollte der Staat Zinsgarantie leisten, so könne man allerdings bauen, was man wolle; aber die Wahrscheinlichkeit der staatlichen Zinsgarantie liege in weiter Ferne. Entschlösse sich jedoch der Staat hierzu, dann baue er sich auch die Stadtbahn am besten selbst, und alle Schwierigkeiten würden dann leicht überwunden. — Die Stadt Wien habe in grundsätzlicher Verwerfung der Hochbahn einem Tiefbahnentwurfe zugestimmt. Eine theilweise Garantie, wie Herr v. Flattich dieselbe besprochen habe, könne man von der Stadt aber nicht verlangen. Dagegen könne diese einem ihr zusagenden Unternehmen dadurch Beihilfe leisten, dass sie demselben gewisse in Betracht kommende Theile ihrer ertraglos liegenden Gründe unentgeltlich zur Verfügung stelle. — Die Hauptbahnen schliesslich hätten das grösste Interesse am Zustandekommen einer Stadtbahn, weil dadurch ihr Lokalverkehr gehoben würde, dessen Werth sie wohl zu schätzen wüssten. Ausserdem erwiesen sich ihre Wiener Bahnhöfe immer mehr als unzureichend, während deren Erweiterung schwierig sei. Somit würde ihnen die Stadtbahn eine wünschenswerthe Ableitung verschaffen. Die Hauptbahnen müssten daher das Stadtbahnunternehmen finanziell in irgend einer Weise unterstützen, denn ohne Entschädigung könnten sie die Zuführung des Verkehrs durch eine Stadtbahn nicht in Anspruch nehmen.

Erwähnenswerth dürfte noch eine durch den Vertreter des Reichskriegsministeriums, Oberst Guttenberg, bezüglich des Hauptzollamts-Bahnhofes abgegebene Erklärung sein, welche einigermassen bezeichnend für den Rückhalt ist, den der Entwurf Flattich-Gunesch bei jener hohen Behörde besitzt. Oberst Guttenberg bemerkte, dass die Meinung, als verlange das Reichskriegsministerium einen Rangirbahnhof beim Hauptzollamte, auf irrthümlicher Auffassung der gelegentlich der Linienbegehung des Siemens'schen Entwurfes kundgegebenen Einwände und Wünsche des Kriegsministeriums beruhe. Dem letzteren ständen zur Einschiffung von Truppen genug Hauptbahnhöfe zur Verfügung; doch liege ihm viel an dem Zustandekommen der Stadtbahn wegen der durch dieselbe zu erzielenden Wegabkürzung bei Truppenbeförderungen durch Wien. Die Einführung in den Bahnhof „Hauptzollamt" werde hauptsäch-

dwegen des direkten Anschlusses an die Verbindungsbahn wegen der vor Uebergang auf letztere vorzunehmenden Zugtheilungen gewünscht; dann aber auch, weil die Weiterentwickelung der Stadtbahnen nur dann für gesichert angesehen werden könne, wenn dieselben von einem gemeinsamen Bahnhofe ausgingen und wenn jedes Stück für sich abgesondert hergestellt werden könnte. Einen nebensächlichen Grund für die Zweckmässigkeit der Einmündung in den Bahnhof „Hauptzollamt" erblicke das Kriegsministerium noch darin, dass alsdann die Franz-Josefskaserne unangetastet bleibe, was bei dem Entwurfe Siemens & Halske bis jetzt nicht der Fall sei.

Als Endergebniss jener Besprechung der Stadtbahnfrage dürfte neben der wohl kaum zu bezweifelnden Aussichtslosigkeit des bei aller Grossartigkeit und Genialität doch gar zu bedenklichen Entwurfs Pollacsek die Gewissheit zu bezeichnen sein, dass die Donaukanal-Linie wegen der durch sie ermöglichten Zusammenfassung der Hauptbahnen die meistseitige Anerkennung als erstes und wesentlichstes Glied der Wiener Stadtbahnen findet, dass aber ferner bezüglich besonderer Ausbildung dieser Linie dem Entwurfe Siemens & Halske durch den Entwurf Flattich & Gunesch ein sehr ernstlicher Wettbewerb bereitet wird, dessen Erfolg allerdings davon abhängt, ob und inwieweit seine Verfasser ihrem Grundgedanken der Benutzung des Bahnhofes „Hauptzollamt" mit der daraus sich ergebenden Nothwendigkeit der Hochbahn (oder einer Tiefbahn mit steilen Rampen) durch weitern Erweis der technischen und finanziellen Durchführbarkeit an massgebender Stelle Geltung verschaffen können.

Die Firma Siemens & Halske bestreitet in einer in der Wochenschrift des Vereins veröffentlichten Erwiderung auf die Vorträge der Herren v. Flattich und v. Gunesch, dass die Verbindung der Donaukanal-Linie mit dem zur Nordbahn führenden Aste der Verbindungsbahn lediglich durch Führung über den Bahnhof „Hauptzollamt" zu ermöglichen sei und dass durch diese Linienführung eine Begünstigung der Entwickelung der Donaustadt herbeigeführt werde. Für letztern Zweck seien die Umwege zu gross und die Verbindungen zu unnatürlich. Die Bedeutung des Bahnhofes „Hauptzollamt" erscheine nur künstlich hervorgesucht, wenn man die grossen Opfer bedenke, mit welchen die Einbeziehung dieses Bahnhofes erkauft werden müsste. Denn derselbe biete für die zur Verwirklichung jenes Zweckes erforderliche Erweiterung zu wenig Raum dar und die Beschaffung des letzteren erfordere ungeheure Umwälzungen in der Umgebung des Bahnhofes, deren Kosten in keinem Verhältnisse zu den erhofften, aber wohl kaum thatsächlich zu gewinnenden Vortheilen stehen würden. In eingehendster Erörterung wird unter Beigabe von Skizzen nachgewiesen, dass die geplante Centralstation „Hauptzollamt", auch abgesehen von den baulichen Schwierigkeiten und den unverhältnissmässigen Kosten, nach dem Hochbahnentwurfe des Herrn v. Flattich in betriebstechnischer Hinsicht ein Unding, nach dem besonderen Tiefbahnentwurfe des Herrn v. Gunesch aber nur nach vollständigem Umbau des Güterbahnhofes bezw. nach Aufgebung des Zollamtes möglich sei. Ferner wird dargethan, dass im Tiefbahnentwurf Siemens & Halske die Steigungsverhältnisse weit günstiger seien, als in dem Tiefbahnentwurfe Gunesch, und dass für erstere die vermeintliche Hochwassergefahr ohne besondere Bedeutung sei. Der zu Gunsten der v. Flattich'schen Hochbahn gern angeführte Umstand einer Verwerthung der untern Räume erscheine hinfällig oder doch belanglos; denn unter ihrem schmalen Eisenviadukt sei eine Benutzung, wie sie bei den breiten, massiv gewölbten Viadukten in Berlin stattfinde, überhaupt nicht denkbar. Endlich wird noch gezeigt, dass auch der auf der Donaukanal-Linie für später in Aussicht genommene viergleisige Ausbau bei Annahme einer Hochbahn wegen Raummangels nicht ausführbar sei.

In einer in derselben Wochenschrift erschienenen Entgegnung der Herren Flattich und Gunesch wird zwar gegen einzelne Punkte obiger Ausführungen der Firma Siemens & Halske Widerspruch erhoben, im allgemeinen aber zugegeben, dass die gegen die Benutzung des Bahnhofes „Hauptzollamt" sprechenden Gründe der Hauptsache nach anerkannt werden müssten. Indessen haben die Verfasser deshalb doch nicht auf die weitere Verfolgung ihres Entwurfes verzichtet, sondern eine andere Ausarbeitung der Verwerthung jenes Bahnhofes aufgestellt und höhern Orts zur Vorlage gebracht.

Dem Entwurf Siemens & Halske, über dessen Linienführung und sonstige allgemeine Grundlagen in No. 36 d. Ztg. berichtet wurde, ist seitens des Wiener Gemeinderathes schon bei der am 20. April d. J. stattgehabten Linienbegehung die kräftigste Unterstützung zu Theil geworden. Da die bei der gleichen Gelegenheit durch das Reichskriegsministerium, welches mehr der Flattich'schen Hochbahnlinie über den Bahnhof „Hauptzollamt" zuneigt, zu Protokoll gegebenen Bedenken und Forderungen jedoch geeignet erscheinen, die Ausführung der Siemens'schen Tiefbahn in Frage zu stellen, so hat der Gemeinderath, welcher grundsätzlich jedem Hochbahnentwurfe abgeneigt ist, in einer besonderen, dem Handelsminister vor kurzem eingereichten Denkschrift die Forderungen des Kriegsministeriums einer eingehenden Prüfung unterzogen. In dieser Denkschrift, in welcher der Gemeinderath als Verfechter des Entwurfs Siemens & Halske auftritt, wird ausgeführt, wie die Interessen der Stadt am Donaukanale entlang eine nicht auf einem Eisengerüst hoch in den Lüften, sondern nur in solcher Höhe belegene Bahn erheischen, dass nach Umwandlung jenes Wasserlaufs in einen Schifffahrtskanal ein leichter Waarenumschlag zwischen Wasser und Bahn sich entwickeln könne. Für eine solche in Uferhöhe liegende Bahn würden sich auch die Bau- und Betriebskosten geringer stellen als für eine Hochbahn, gegen welche zugleich ästhetische Rücksichten sowie die Gewissheit sprächen, dass sie eine bedeutende Entwerthung vieler längs derselben liegenden Grundstücke verursachen würde. Ferner würde eine Tiefbahn, bei welcher der Oberbau fest in einer Schotterbettung liege, unstreitig betriebssicherer sein, als eine Hochbahn auf eisernen Pfeilern, was auch im militärischen Interesse von der grössten Bedeutung sei. Wollte man dem durch das Reichskriegsministerium gegen die Siemens'sche Tiefbahnlinie geäusserten Bedenken, dass die Fundamente der Franz-Josefskaserne durch die Erschütterungen gefährdet werden könnten, Rechnung tragen, so würde keine Stadt der Welt eine Stadtbahn erhalten können, da sich solche Bahnen ja doch meist durch Strassen, an Häusern entlang bewegten. Die vom Kriegsministerium befürwortete Benutzung des Zollamtsbahnhofes würde weitgehende bauliche Aenderungen an letzterem selbst wie in seiner Umgebung erforderlich machen, welche nicht allein ungeheure Kosten verursachen, sondern auch — was für die Stadt Wien besonders nachtheilig wäre — einen ganzen Stadttheil, den 3. Bezirk, für ewige Zeiten an der Entwickelung behindern würden. Der vom Kriegsministerium im Siemens'schen Entwurfe bemängelte Anschluss an die Verbindungsbahn beim Münzamte stelle in Wirklichkeit die natürlichste und kürzeste Verbindung dar und ermögliche zugleich die besten Betriebsverhältnisse. Die Forderung eines im militärischen Interesse als nöthig bezeichneten Central- und Rangirbahnhofes im Innern der Stadt würde den Bau der Stadtbahn überhaupt ganz verhindern können. Uebrigens würden die verschiedenen Hauptbahnhöfe besonders künftig, wenn erst die neuerdings angeregte Hinausverlegung der Kasernen vor die Stadt verwirklicht sei, viel günstiger für die Truppenbeförderungen liegen, als ein militärischer Rangirbahnhof inmitten der Stadt. Vor allem komme es auf die Verbindung der Hauptbahnen an, welche durch die jetzt zunächst in Aussicht genommene Stadtbahn in zweckmässigster Weise hergestellt werde. Den Wünschen des Reichskriegsministeriums hinsichtlich der Vergrösserung der Bahnhofsanlage in Heiligenstadt, der Beseitigung einer etwaigen Schädigung des Exerzierplatzes bei der Franz-Josefskaserne, der Herstellung von Lüftungsschächten daselbst u. s. w. wolle die Unternehmung Siemens & Halske entsprechen. — Falls die hohe Behörde also die Stadtbahnangelegenheit zu fördern und

namentlich das für die im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnen so wichtige Stück „Donaukanal-Linie" ausgeführt zu sehen wünsche, so werde sie dies bei der thatsächlichen Lage der Verhältnisse nur durch Annahme des Entwurfs Siemens & Halske erzielen können.

Gewiss ist dieser Denkschrift des Gemeinderathes angesichts der begreiflichen Ungeduld der Wiener, welche nachgerade der endlosen Verhandlungen müde sind und endlich ein Stück der Stadtbahn in Angriff genommen sehen möchten, ein fördernder Einfluss auf den baldigen Austrag der Angelegenheit zu wünschen. — Uebrigens nimmt an der Spannung, mit welcher die zunächst betheiligten Kreise der Entscheidung des Handelsministeriums entgegenharren, mehr oder weniger die ganze Eisenbahnfachwelt Theil. M.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat die Zurechnung der der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau unterstellten, am 15. d. Mts. eröffneten, 24,503 km langen Neubaustrecke Trachenberg-Herrnstadt (Bahnlinie untergeordneter Bedeutung) zu den Vereins-Bahnstrecken ausgesprochen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4254 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Statut, betreffend den zu No. VII der Tagesordnung der Stuttgarter Generalversammlung gefassten Beschluss auf Verdeutschung der im Vereins-Statut und den übrigen Drucksachen des Vereins enthaltenen Fremdwörter (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 4273 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Fortfall der sanitären Massregeln gegen die Verbreitung der Cholera im Verkehr mit Italien (abgesandt am 20. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Eisenbahnunfälle im Monat Juli d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Juli d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 7 Entgleisungen auf freier Bahn, 23 Entgleisungen und 16 Zusammenstösse in Stationen und 117 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 130 Personen verunglückt, sowie 47 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 112 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 25 998 349 überhaupt beförderten Reisenden 6 getödtet, 6 verletzt (und zwar entfallen je eine Tödtung auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Bromberg, Hannover, Erfurt, Elberfeld und Altona und auf die Württembergischen Staatseisenbahnen, je eine Verletzung auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Hannover und Köln (linksrheinische), je zwei Verletzungen auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt und auf die Sächsischen Staatseisenbahnen), von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 19 getödtet und 60 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 1 getödtet, 7 verletzt; von Steuer- u. s. w. Beamten 2 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 11 getödtet und 6 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 11 Personen getödtet und 1 verletzt. Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 28 810,51 km Betriebslänge und 747 922 470 geförderten Achskilometern) 106 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Hannover (11), Köln (rechtsrheinische) (10) und Berlin (10); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen sind jedoch auf den Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona, auf der Main-Neckar-Eisenbahn und auf den Badischen Staatseisenbahnen die meisten Verunglückungen vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 648,21 km Betriebslänge und 19 758 426 geförderten Achskilometern) 8 Fälle und zwar auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahn 5 Fälle, auf die Mecklenburgische Südbahn 2 Fälle und auf die Ostpreussische Südbahn 1 Fall. C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — bei zusammen 1 573,17 km Betriebslänge und 10 668 883 geförderten Achskilometern) 4 Fälle und zwar auf die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn 2 Fälle, auf die Marienburg-Mlawkaer und Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn je 1 Fall.

Zugverspätungen im Monat Juli d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung über die im Monat Juli d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) beförderten Züge und deren Verspätungen wurden auf 39 grösseren Bahnen bezw. Bahnkomplexen mit einer Gesammtbetriebslänge von 32 070,69 km befördert: an fahrplanmässigen Zügen 15 390 Kurier- und Schnellzüge, 138 014 Personenzüge, 62 897 gemischte Züge und 115 005 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 4 255 Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 24 149 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im ganzen wurden 778 349 779 Achskm bewegt, von denen 253 034 582 Achskilometer auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 216 301 fahrplanmässigen Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im ganzen 2 607 oder 1,21 pCt. (gegen 1,01 pCt. in demselben Monat des Vorjahres und 1,38 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 1 222 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 385 Verspätungen (= 0,64 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,82 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 204 969 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 1 174, oder 0,57 pCt., mithin 0,07 pCt. weniger. Infolge der Verspätungen wurden 912 Anschlüsse versäumt (gegen 602 in demselben Monat des Vorjahres und 1 003 im Vormonat). Wird eine Gruppirung der Eisenbahnen nach den auf je eine Anschlussversäumniss entfallenden Zugverspätungen vorgenommen, so kommen in erster Reihe die Wismar-Rostocker Eisenbahn (11 Anschlussversäumnisse auf 3 Verspätungen) mit 0,27, die Dortmund-Enscheder Eisenbahn (1 Anschlussversäumniss auf 1 Verspätung) mit 1,00, die Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn (11 Anschlussversäumnisse auf 13 Verspätungen) mit 1,18, während die Saalbahn (1 Anschlussversäumniss auf 13 Verspätungen) mit 13,00, die Württembergischen Staatseisenbahnen (5 Anschlussversäumnisse auf 110 Verspätungen) mit 22,00, die Werrabahn (1 Anschlussversäumniss auf 26 Verspätungen) mit 26,00 die letzte Stelle einnehmen und auf 7 Eisenbahnen 31 Verspätungen ohne Anschlussversäumnisse, und auf 4 Eisenbahnen weder Verspätungen noch Anschlussversäumnisse vorgekommen sind.

Direktionsbezirk Bromberg.

Die im Bau begriffene, 24,65 km lange, dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Danzig zu unterstellende Eisenbahnstrecke Simonsdorf-Tiegenhof mit den Stationen Tralau, Neuteich, Marienau und Tiegenhof wird am 1. nächsten Monats dem Verkehre übergeben werden. Auf dieser Strecke werden in jeder Richtung 3 gemischte Züge mit Personenbeförderung in II., III. und IV. Wagenklasse verkehren. Die noch im Bau begriffenen Strecken Jablonowo-Strasburg i/Westpreussen (der Neubaustrecke Jablonowo-Soldau-Allenstein) und Zuckau-Carthaus (Reststrecke der Bahn Praust-Carthaus) werden voraussichtlich am 1. November d. J. eröffnet werden.

Werrabahn.

Die im Bau begriffene Strecke Sonneberg-Lauscha, Fortsetzung der Zweigbahn Coburg-Sonneberg, wird voraussichtlich im nächsten Monate dem Verkehre übergeben und demselben damit ein besonders industriereicher Theil des Thüringer Waldes erschlossen werden.

Direktionsbezirk Hannover.

Am 1. Oktober d. J. wird die an der Bahnstrecke Northeim-Ottbergen zwischen den Stationen Hardegsen und Uslar gelegene Personenhaltestelle Schlarpe geschlossen und statt derselben die nahebei gelegene Haltestelle Volpriehausen für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für den allgemeinen Güterverkehr, bezüglich des letzteren jedoch nur für Frachtgüter in ganzen Wagenladungen, eröffnet werden.

Braunschweigische Landeseisenbahn-Gesellschaft.

Nach der bereits in No. 72 S. 788 d. Ztg. erwähnten Herstellung des Anschlusses der Braunschweigischen Landeseisenbahn-Gesellschaft an den Staatsbahnhof in Braunschweig ist gemäss einer Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg — unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs — bis

des Kontrolwesens gemacht. Das letztere ist zur Zeit auf folgender Basis organisirt:

Ein Generalinspektor des ponts et chaussées oder des mines II. Klasse steht an der Spitze des Dienstes für jedes Netz. Demselben sind beigegeben:

1. für die technischen Dienstzweige: Oberingenieure und Ingenieure, welche auf das gesammte Netz vertheilt und denen bestimmte Bezirke zugewiesen sind.

2. für die kommerziellen Dienstzweige: ein oder zwei Oberinspektoren des kommerziellen Betriebes, denen noch besondere Inspektoren beigegeben sind.

Da diese Ingenieure und Inspektoren gewöhnlich nur in bestimmten Bezirken der beaufsichtigten Gesellschaften funktioniren, gehen alle Angelegenheiten an den Generalinspektor, welcher über dieselben entscheidet, gleichviel, welche deren Natur und Wichtigkeit ist.

Wenngleich nun diese Organisation die Einheitlichkeit der Geschäftsleitung gewährleistet, so hat dieselbe doch infolge der grossen Ueberlastung des Generalinspektors den Anstoss zu der Reorganisation des Kontrolwesens gegeben. Die auf Vorschlag des Direktors der Eisenbahnabtheilung genehmigte neue Organisation hat — wie ausdrücklich hervorgehoben werden muss — keineswegs den Zweck, eine direkte Einmischung des Staates in die den Gesellschaften obliegende Verwaltung herbeizuführen. Die Initiative und Verantwortlichkeit der letzteren bleiben unberührt, weil die Art der Betriebsführung ihnen überlassen ist und diese nur von dem Staate überwacht wird.

Der fragliche Ministerialerlass hat folgenden Wortlaut:

„Der Minister der öffentlichen Arbeiten u. s. w. beschliesst:

Art. 1 die Leitung des Kontrolwesens eines jeden Netzes der Hauptbahnen wird einem Generalinspektor des ponts et chaussées oder des mines übertragen.

Diesem Generalinspektor sind untergeordnet als Abtheilungsvorsteher:

1. Ein Oberingenieur des ponts et chaussées, welchem die Ueberwachung der Neubauten und der Unterhaltungsarbeiten auf den im Betriebe stehenden Bahnen sowie die allgemeine Anweisung der Kosten des Kontrolwesens obliegt.

2. Ein Oberingenieur des ponts et chaussées oder des mines zur Kontrole des technischen Betriebes.

2. Ein oder zwei Oberinspektoren des kommerziellen Betriebes, welche die Kontrole über den Güterdienst ausüben.

Art. 2. Die Oberingenieure der Hafendienstzweige unterstehen direkt dem Generalinspektor-Direktor bezüglich alles dessen, was die Kontrole des Betriebes auf den auf den Quais angelegten Gleisen und in den maritimen Bahnhöfen und Abzweigungen anbelangt.

Dieselben müssen unbedingt gehört werden, sobald es sich um kommerzielle Tarife derjenigen Transporte handelt, welche in den von ihnen beaufsichtigten Häfen ankommen oder abgehen.

Art. 3. Die Oberingenieure des mines, welche einen gewöhnlichen Bezirk verwalten, müssen unbedingt gehört werden, sobald es sich um Tarife derjenigen Bergwerksprodukte handelt, welche in deren Bezirk gewonnen werden.

Art. 4. Die Vorsteher der Kontrolabtheilung verhandeln direkt mit den Abtheilungsvorständen der Eisenbahngesellschaft, und zwar über alle Angelegenheiten, bei welchen die persönliche Intervention des Generalinspektors bei dem Direktor der Gesellschaft nicht erforderlich erscheint.

Der Direktor der Kontrole bezeichnet denjenigen der Oberingenieure, welcher ihn während der Dienstreisen oder der Abwesenheit in der Leitung des Dienstes oder in dem Schoosse der Kommissionen oder Ausschüsse zu vertreten hat.

Art. 5. Den Abtheilungsvorstehern der Kontrole sind unterstellt:

Für die Neubauten und die Unterhaltung Ingenieure des ponts et chaussées;

für den technischen Betrieb Ingenieure des ponts et chaussées oder des mines, endlich

für den kommerziellen Dienst besondere Inspektoren des kommerziellen Betriebes.

Unter den Ingenieuren stehen administrative Aufsichtskommissare, Kondukteure und Unterbeamte des ponts et chaussées sowie Gardes-mines (Unterbeamte der Bergwerksverwaltung), deren Attribute unverändert bleiben.

Den besonderen Inspektoren des kommerziellen Betriebes unterstehen die administrativen Aufsichtskommissare.

Art. 6. Alle von der Kontrolabtheilung geprüften Gegenstände sind in einem Berichte niederzulegen, welcher von einem der Abtheilungsvorstände abzufassen und nach den bestehenden Instruktionen entweder den Präfekten oder dem Generalinspektor-Direktor einzureichen ist.

Die dem Generalrath des ponts et chaussées überwiesenen Gegenstände können durch die Abtheilungsvorstände, welche zu diesem Behufe seitens des Generalinspektors-Direktors delegirt werden, vor diesem Rathe vorgetragen und erörtert werden.

Art. 7. Neben dem Direktor der Kontrole und unter dessen Vorsitz wird ein Comité de réseau (Bezirkskomitee) eingesetzt, welches aus dem Generalkommissar des Bezirks, dem mit der finanziellen Kontrole der Eisenbahnen beauftragten Inspektor der Finanzen und den Abtheilungsvorständen des technischen und kommerziellen Kontrolwesens besteht.

Einer der in Paris domizilirenden Kontrolingenieure fungirt mit berathender Stimme als Sekretär des Komitees. Das Komitee tritt auf Berufung des Vorsitzenden und mindestens einmal monatlich zusammen.

Dasselbe beräth und gibt sein Votum ab über alle die Kontrole berührenden Angelegenheiten, welche ihm entweder von dem Minister oder von dem Generalinspektor-Direktor überwiesen werden.

Das Komitee prüft den Etatsvoranschlag, welcher jährlich von der Gesellschaft vorgelegt wird.

Dasselbe erstattet ferner der obersten Verwaltungsbehörde jährlich einen Gesammtbericht über die technischen und finanziellen Resultate des Betriebes.

Art. 8. Es wird unter Vorsitz des Ministers und dem stellvertretenden Vorsitze des Direktors der Eisenbahnabtheilung ein Comité général du contrôle eingesetzt, welchem die Direktoren der Kontrole, die Generalinspektoren der Finanzen, welche mit der finanziellen Kontrole betraut sind, sowie die Generalkommissare der einzelnen Bahnnetze angehören.

Einer der Oberingenieure der Kontrole fungirt hierbei mit berathender Stimme als Sekretär. Das Komitee tritt auf Berufung seitens des Ministers zusammen. Dasselbe gibt sein Votum über allgemeine, das Kontrolwesen betreffende Fragen ab, welche ihm vom Minister vorgelegt werden. Das Komitee erstattet alljährlich einen Gesammtbericht über die technischen und finanziellen Resultate des Betriebes der Haupteisenbahnen.

Dieser Bericht, welcher von dem Minister an den Präsidenten der Republik erstattet wird, soll den beiden Kammern vorgelegt und durch das Journal officiel publizirt werden.

Art. 9. Die Instruktion vom 15. Oktober 1881, welche dem Erlasse vom gleichen Tage beigegeben ist und durch welche die Funktionen der Beamten des Kontrolwesens der Eisenbahnen geregelt werden, wird aufgehoben, insoweit dieselbe mit vorstehendem Erlasse nicht in Einklang steht.

Paris, 20. Juli 1886. gez. Ch. Baïhout.“

—ch.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Der Einführungstermin der in der Bekanntmachung vom 14. August d. J. bezeichneten neuen Tarife für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Oesterreichischen Nordwest-, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Böhmischen Kommerzialbahnen, Böhmischen Nord-, Oesterreichischen Lokaleisenbahn, der Oesterreichischen und Ungarischen Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn und der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, welche neben allgemeinen Frachterhöhungen für Einzelsendungen von 10000 kg ermässigte Frachtsätze für Jahresverfrachtungen von $2^1/_2$ Millionen Kilogramm nach Lissa, Velim etc. und darüber hinaus enthalten, hat mit Rücksicht auf die für die Oesterreichischen Bahnen bestehenden gesetzlichen Publikationsvorschriften vom 1. auf den 15. Oktober d. J. verlegt werden müssen. Der in der gleichen Bekanntmachung bezeichnete Tarif für Niederschlesische Kohle nach Stationen der Oesterreichischen Süd-, Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter und Wien-Aspanger Bahn tritt ebenfalls erst nach dem 1. Oktober d. J. in Kraft. Der genaue Einführungstermin des letzteren Tarifs wird noch besonders bekannt gemacht werden.

Berlin, den 16. September 1886. (1935)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Fahrplan vom 1. Oktober 1886. Der gegenwärtige Fahrplan bleibt auch für die Winterperiode 1886 in Kraft. (1936 J)
Königliche Militär-Eisenbahn.

3. Güterverkehr.

Vom 1. Oktober d. J. ab kommt zu dem Staatsbahn - Gütertarif **Frankfurt a/M.-Breslau** vom 1. April 1885 der Nachtrag IV zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und Entfernungen für die in den Tarif einbezogenen Stationen bezw. Haltestellen Herrnstadt, Camin, Klein-Bargen, Pakuswitz, Schönborn und Tschepline des Direktionsbezirks Breslau.

Der Nachtrag ist durch die Expeditionen zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 14. Septbr. 1886. (1937)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr Köln- (rechtsrhein.) etc. Altona. Am 1. Oktober d. J. tritt für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), sowie der Dortmund-Gronau - Enscheder Eisenbahn, der auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Niederländischen Staatseisenbahn und der Georgsmarienhütten-Eisenbahn einerseits und den Stationen des Direktionsbezirks Altona andererseits ein neuer Tarif in Kraft.

Durch denselben werden aufgehoben:
1. der Rheinisch - Niederdeutsche Verbands-Gütertarif vom 1. Juni 1883;
2. der Norddeutsche Verbands - Gütertarif vom 1. April 1883;
3. der Mitteldeutsche Verbands-Gütertarif vom 1. Januar 1881;
4. der Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrhein.) -Hannover vom 1. April 1882 nebst sämmtlichen dazu erschienenen Nachträgen, jedoch nur insoweit, als die bezeichneten Tarife und Nachträge Bestimmungen und Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen den in dem neuen Tarif aufgeführten Stationen enthalten.

Der neue Tarif schliesst gegenüber den bisherigen Tarifsätzen in den meisten Fällen nicht unerhebliche Frachtermässigungen, in manchen Fällen aber auch Erhöhungen in sich.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis zum 1. November 1886 in Wirksamkeit.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen zu erfahren, bei welchen auch Abdrücke des Tarifs zu 1 *M.* für das Stück käuflich zu haben sind.

Köln, den 16. September 1886. (1938)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Sächsisch - Schweizerischer Güterverkehr. Für nach Lyon bestimmte und mit direkten Frachtbriefen dahin zur Aufgabe kommende Arsenik- und Kupfervitriol-Transporte in Wagenladungen von 10 000 kg bezw. Frachtzahlung hierfür, kommt vom 4. Oktober d. J. ab für Freiberg-Genf trans. ein Ausnahmefrachtsatz von 40,08 Frcs. pro Tonne zur Anwendung. (1939)

Dresden, am 15. September 1886.
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Elbumschlags-Verkehr Riesa-Elbkai-Nordwestböhmen. Zu dem Tarife für obigen Elbumschlags-Verkehr ist ein im Wesentlichen ermässigte Frachtsätze enthaltender Nachtrag I, gültig vom 1. Oktober 1886, erschienen und durch unsere Wirthschafts - Hauptverwaltung zu beziehen. Die im Nachtrage enthaltenen weniger erhöhten Frachtsätze gelten erst ab 15. November 1886.

Dresden, am 14. September 1886. (1940)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. November d. J. tritt ein neuer Verbands-Gütertarif Theil II nebst den besonderen Tarifheften No. 1, 2, 3, 4, 5 und 7 in Kraft, wodurch theils Ermässigungen, theils Erhöhungen der seitherigen Frachtsätze herbeigeführt, sowie für verschiedene Stationsverbindungen die direkten Frachtsätze beseitigt bezw. neue Frachtsätze eingeführt werden.

Vom genannten Tage ab werden hierdurch aufgehoben:

a) der bisherige Mitteldeutsche Verbands-Gütertarif Theil II vom 1. Januar 1881 nebst Nachträgen sowie die dazu gehörigen Tarifhefte nebst deren Nachträgen und zwar No. 1, 3a, 3b und 5 vom 1. Januar 1881, No. 2 vom 1. Juli 1884 und No. 4 vom 1. März 1882;

b) die Frachtsätze des Rheinisch-Westfälisch - Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs und dessen Nachträgen für die Stationen Altmorschen, Beiseförth, Gerstungen, Guxhagen, Hönebach, Melsungen und Rotenburg a. d. Fulda des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, sowie Holzminden des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg;

c) die Frachtsätze des Westdeutschen Verbands-Gütertarifs sowie des Tarifs für den Güterverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover und der Oberhessischen Bahnen nebst deren Nachträgen für die Station Kreiensen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Magdeburg.

Die Frachtsätze des Mitteldeutschen Tarifhefts No. 6 vom 1. März 1885 (Verkehr mit den Stationen der Württembergischen Staatsbahnen sowie Lindau, Bregenz, Romanshorn und Rorschach) bleiben von der Aufhebung ausgeschlossen.

Die nach den vorbezeichneten neuen Mitteldeutschen Tarifheften für den Verkehr

1. zwischen den Stationen Giessen der Oberhessischen Bahnen, Frankfurt a/M.-Ostbahnhof, Hanau, Höchst a/M. und Wiesbaden der Hessischen Ludwigsbahn, sowie Saargemünd und Scheidt der Pfälzischen Bahnen einerseits und den Verbandstationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Bromberg, Breslau, Berlin, Altona, Magdeburg, Erfurt und bezw. Frankfurt a/M. sowie der Nordhausen - Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-, Eisenberg - Crossener, Gotha - Ohrdrufer, Arnstadt-Ichtershausener, Friedrichrodaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Hohenebra-Ebelebener Bahn andererseits,
2. zwischen Station Mannheim der Badischen Staatsbahn und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M.,
3. zwischen den Stationen Zittau, Kamenz, Görlitz, Dresden, Elsterwerda, Grossenhain, Plagwitz - Lindenau, Gera und Weida der Sächsischen Staatsbahnen einerseits und den Verbandstationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Hannover und Frankfurt a/M. andererseits,

zur Einführung gelangenden direkten Frachtsätze finden vom 1. November d. J. ab gleichzeitig auch und zwar

zu 1. in den betreffenden Preussischen Staatsbahnverkehren für Sendungen von und nach den Preussischen Staatsbahnstationen Giessen, Frankfurt a/M., Hanau, Höchst a/M., Wiesbaden, Saargemünd und Scheidt der Eisenbahn - Direktionsbezirke Hannover bezw. Frankfurt a/M und Köln (linksrheinisch),

zu 2. im Wechselverkehre zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und der Hessischen Ludwigsbahn für Sendungen von und nach Mannheim H. L. B.,

zu 3 in den betreffenden Preussischen Staatsbahnverkehren für Sendungen von und nach den Preussischen Staatsbahnstationen Zittau, Kamenz, Görlitz, Dresden. Grossenhain, Elsterwerda, Plagwitz-Lindenau, Gera und Weida der Eisenbahn - Direktionsbezirke Berlin bezw. Erfurt sowie Gera W. G. B.

Anwendung, gleichviel ob die zur Zeit für die vorher zu 1, 2 und 3 zuletzt genannten Stationen bestehenden Frachtsätze höher oder niedriger sind, als die Frachtsätze des neuen Mitteldeutschen Tarifs.

Sofern durch die neuen Frachtsätze zwischen Basel und Schaffhausen einerseits und den Stationen Zittau, Kamenz, Görlitz, Dresden, Elsterwerda, Leipzig Th. B., Plagwitz-Lindenau, Zeitz, Gera und Weida der Eisenbahn - Direktionsbezirke Berlin bezw. Erfurt sowie Gera W. G. B. andererseits Erhöhungen herbeigeführt worden, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Januar k. J. in Kraft.

Der neue Tarif bezw. die einzelnen Hefte desselben sind zu den darauf vorgedruckten Preisen vom 20. Oktober d. J. ab bei den einzelnen Verbandsverwaltungen bezw. deren Güterexpeditionen käuflich zu haben. Inzwischen wird schon von jetzt ab auf desfallsige Anfrage durch die unterzeichnete geschäftsführende Verwaltung über die Höhe der künftigen Tarifsätze etc. jede gewünschte Auskunft gegeben werden.

Erfurt, den 16. September 1886. (1941)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens sämmtlicher betheiligten Verwaltungen, insbesondere auch der geschäftsführenden Verwaltungen des Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen und des Westdeutschen Eisenbahnverbandes.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16. — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. – Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 74 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 22. September 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

3. Güterverkehr (Fortsetzung).

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Für Möbel von gebogenem Holze, zerlegt und in Kisten verpackt, welche in Bodenbach nach Lindau mit direkten Frachtbriefen für Frankreich und Spanien in Wagenladungen zu 10 000 kg bezw. Frachtzahlung hierfür zur Auflieferung gelangen, wird vom 20. September d. J. ab bis auf Weiteres der Frachtsatz des Spezialtarifs III berechnet.

Dresden, am 16. September 1886. (1942)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Saarbrücker Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. gelangt zum Bayerisch-Saarbrücker Gütertarif vom 1. Juni 1883 der Nachtrag 3 zur Einführung, welcher gegenüber den seitherigen Frachtsätzen für Stationen der Rhein-Nahebahn inkl. Bingerbrück theils Ermässigungen, theils aber auch Erhöhungen im Gefolge hat.

München, den 18. September 1886. (1943)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen,
Verkehrsabtheilung.

Berlin - Thüringisch - Bayerischer Verband. Der am 1. Oktober d. J. in Kraft tretende Nachtrag VI zum Gütertarif enthält Aenderungen der Kilometertafel II und des Ausnahmetarifs 16 für leere Bierfässer, Ergänzungen des Ausnahmetarifs I für Holz, sowie Ausnahmetarifsätze für Chlorkalk und kaustische Soda. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterexpeditionen, woselbst auch Exemplare des Nachtrags bezogen werden können.

Erfurt, den 17. September 1886. (1944)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn - Verkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Am 1. Oktober d. J. treten die Nachträge
IX zum Gütertarifheft 1 und
VIII „ „ 2
in Kraft.

Dieselben enthalten neben Aenderungen und Berichtigungen neue Entfernungen und Sätze für Radis des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und Veilsdorf der Werra-Eisenbahn, sowie neue Ausnahmesätze für die Beförderung leer zurückgehender Bierfässer in Bier-Spezialwagen zwischen Frankfurt a/M. einerseits und Leipzig Thüringischer, Berliner und Eilenburger Bahnhof andererseits.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, woselbst auch die Nachträge zu haben sind.

Erfurt, den 17. September 1886. (1945)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussisch - Bayerischer Verband. Durch den am 1. Oktober dieses Jahres in Kraft tretenden Nachtrag III zum Gütertarif vom 1. Oktober 1885 werden Frachtermässigungen für leer zurückgehende in zurückzubefördernden Bier-Spezialwagen verladene Bierfässer eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterexpeditionen, woselbst auch Exemplare des Nachtrags bezogen werden können.

Erfurt, den 17. September 1886. (1946)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. An Stelle des vom 1. Januar 1881 ab gültigen Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehr zwischen Stationen der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Pfälzischen Bahnen andererseits kommt am 1. November l. J. ein neuer Tarif unter dem Titel „Südwestdeutscher Eisenbahnverband, Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, Theil II, Heft 5 — Verkehr zwischen Badischen und Pfälzischen Stationen —“ zur Einführung.

Der neue Tarif ergibt gegenüber dem seitherigen theilweise Frachterhöhungen und theilweise Frachtermässigungen.

Nähere Auskunft ertheilt das Tarifbüreau der unterzeichneten Generaldirektion. (1947)

Karlsruhe, den 17. September 1886.
Namens des Verbands:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Für **Baumwolle-Sendungen** von Le Hâvre nach Elsass-Lothringischen Stationen kommt am 1. Oktober d. J. ein theilweise ermässigter neuer Uebernahmetarif ab Amanweiler Grenze und Alt-Münsterol Grenze zur Einführung.

Strassburg, den 16. September 1886.
Kaiserliche Generaldirektion (1948)
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Süddeutscher Eisenbahn - Verband. Frachtsätze für Obstmost. Es wird hierdurch bekannt gemacht, dass die Frachtsätze des Ausnahmetarifes No. 17 für Wein, Weinmost und Weinhefe im Süddeutschen Verbands - Gütertarife mit Oesterreich-Ungarn Theil II Tarifheft No. 1 bis 6 mit Nachträgen und Tarifheft No. 8 bis 13 auch für Obstmost Geltung haben. (1949)

München, den 15. September 1886.
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen,
Verkehrsabtheilung.

Sächsisch - Schweizerischer Güterverkehr via Lindau-Romanshorn. Am 1. November d. J. tritt an Stelle des seitherigen Tarifs für den Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr via Lindau-Romanshorn (Verkehr der Stationen Basel und Schaffhausen) ein neuer Tarif in Kraft. Durch diesen neuen Tarif werden neben vielfachen Verkehrserweiterungen und Frachtermässigungen auch einige Frachterhöhungen herbeigeführt, welche letzteren jedoch erst mit 1. Januar 1887 in Kraft treten. Die in dem bisherigen Tarife enthaltenen direkten Sätze für die Station St. Egidien werden aufgehoben, so dass künftig vorkommende Sendungen auf der Grenze umzukartiren sind.

Exemplare dieses Tarifes sind von einem noch besonders bekannt zu machenden Termine ab bei den betheiligten Verbandsexpeditionen zu erlangen. Inzwischen ertheilt die unterzeichnete Verwaltung auf schriftliche Anfrage schon jetzt Auskunft über die Höhe der neuen Frachtsätze.

Dresden, den 17. September 1886. (1950)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verbands-Gütertarif. Am 1. November d. J. tritt an Stelle des seitherigen Sächsisch-Südwestdeutschen Verbands - Gütertarifs Theil II und der Tarifhefte No. 1—4 sammt Nachträgen ein neuer Verbandstarif in Kraft, welcher, wie der bisherige, direkte Sätze für den Verkehr zwischen Sächsischen Stationen einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, der Pfälzischen Bahnen, der Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen, der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn, sowie der Prinz-Heinrichbahn andererseits enthalten wird.

Durch den neuen Tarif werden neben vielfachen Verkehrserweiterungen und Frachtermässigungen auch einzelne Frachterhöhungen herbeigeführt. Diese Erhöhungen werden, soweit sie den Verkehr mit Basel und Schaffhausen betreffen, erst am 1. Januar 1887 in Kraft treten.

Die in dem seitherigen Tarife bestandenen direkten Sätze für die Station St. Egidien (Sächs. St. E. B.) werden aufgehoben.

Die im Tarifheft No. 2 enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Saargemünd und Scheidt der Pfälzischen Bahn kommen gleichzeitig auch für die gleichnamigen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Köln (linksrh.) im Rheinisch-Westfälisch - Sächsischen Verkehre zur Anwendung.

Der Termin, von welchem ab Exemplare des neuen Tarifs bei den Verbandsexpeditionen erlangt werden können, wird noch besonders veröffentlicht. Inzwischen wird schon von jetzt ab auf desfallsige schriftliche Anfrage durch die unterzeichnete geschäftsführende Verwaltung über die Höhe der künftigen Tarifsätze jede gewünschte Auskunft gegeben.

Dresden, den 17. September 1886. (1951)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 10. November d. J. treten die in den nachbenannten Ausnahmetarifen für den **Transport von Steinkohlen und Kokes** von den diesseitigen Stationen enthaltenen Frachtsätze ab **„Hohenzollerngrube R. O. U. E.“** infolge Abbruchs des Anschlussgleises von der vormaligen

Rechte-Oder-Ufer-Bahn nach dieser Grube ausser Kraft:
Tarif für den diesseitigen Lokalverkehr vom 1. September 1884
nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin etc. vom 15. November 1884,
nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg etc. vom 1. September 1885,
nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt vom 1. Januar 1885 (Anhang zum Staatsbahngütertarif Breslau-Erfurt),
nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Magdeburg, Frankfurt a/M. und Hannover vom 1. Februar 1885,
nach Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen und nach Station Reichenberg Südnorddeutsche Verbindungsbahn vom 15. November 1884,
nach Stettin trans. seewärts und nach Swinemünde trans. seewärts vom 15. Juli 1883,
nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona etc. (Anhang zum Staatsbahngütertarif Breslau-Altona) vom 15. Januar 1886,
nach Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn vom 15. Oktober 1884,
nach Stationen der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Bahn vom 1. Januar 1885,
nach Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-, Mecklenburgischen Süd- und Güstrow-Plauer Bahn, sowie der Strecke Neu-Strelitz-Warnemünde des Deutsch-Nordischen Lloyd vom 15. Juli 1886,
nach Stationen der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn etc. vom 20. Juni 1886,
nach Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn (Strecke Wien-Znaim etc.) vom 1. Februar 1886,
nach Stationen der Oesterreichischen Südbahn, Wien-Pottendorf-Wien.-Neustädter Bahn, der K. K. Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn vom 1. Februar 1886,
nach Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen vom 1. Februar 1886,
nach Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang vom 1. Februar 1886,
nach Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft (Strecke Wien-Bruck a. d. L. etc.) und der Ungarischen Staatsbahnen (Strecke Bruck a. d. L.-Szt. Jànos) vom 1. Februar 1886,
nach Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn etc. vom 1. August 1884,
nach Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Oesterreichischen Lokal-Eisenbahn-Gesellschaft und der Böhmischen Kommerzialbahnen vom 15. September 1884,
nach Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft (nördliche Linie) via Mittelwalde bezw. Halbstadt vom 15. September 1884,
nach Stationen der vom Oesterreichischen Staate betriebenen Privatbahn-Linien Sternberg-Wichstadtl-Lichtenau und Hohenstadt-Zöptau via Mittelwalde-Grulich vom 1. Juli 1885,
nach Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, der Ungarischen Nordostbahn und der K. Ungarischen Staatseisenbahnen vom 1. November 1884,
nach Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft (Ungarische Linien) vom 10. November 1884,
nach Stationen der Galizischen Carl-Ludwig-, Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn, der Oesterreichischen Staatsbahnen (Galizische Linien) und der 1. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn vom 1. Mai 1886,
nach Stationen der Warschau-Wiener, Warschau-Bromberger, Warschau-Terespoler Bahn, der Lodzer Fabrikbahn und der Iwangorod-Dombrowa-Eisenbahn vom 1. Januar 1885 (Anhang zum Schlesisch-Polnischen Verband-Gütertarif), und
nach Stationen der Russischen Südwestbahnen über Sosnowice-Dombrowa-Iwangorod-Kowel vom 15. September 1886.
Vom 10. November 1886 ab werden Kohlensendungen aus der Hohenzollerngrube nur zu den in den voraufgeführten Tarifen für „Hohenzollerngrube O. S. E." enthaltenen Frachtsätzen abgefertigt.
Breslau, den 17. September 1886. (1952)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Niederdeutscher Kohlenverkehr. Am 20. September d. Js. treten für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Kokes und Briquets in Sendungen von mindestens 50 000 kg bezw. in Wagenladungen von je 10 000 kg im Verkehr von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach der Station Lunden der Holsteinischen Marschbahn direkte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.
Köln, den 16. September 1886. (1953)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ungarisch-Deutscher Viehverkehr. Die im Tarife für den Ungarisch-Deutschen Viehverkehr vom 10. Dezember 1884 enthaltenen direkten Sätze für Harburg, Winsen, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde treten mit dem 31. Oktober d. J. ausser Kraft. In den neuen Tarif vom 1. September d. J. sind daher Frachtsätze für diese Stationen nicht mehr aufgenommen worden. Die mit Bekanntmachung vom 24. August d. Js. für Guben eingeführten Frachtsätze bleiben dagegen noch bis auf weiteres in Kraft.
Berlin, den 17. September 1886. (1954)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Deutschen Verbandsverwaltungen.

Mit dem 1. Oktober 1886 tritt zum **Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Berlin** der Nachtrag IV in Kraft.
Derselbe enthält:
1. Aenderung bezw. Ergänzung der speziellen Tarifvorschriften.
2. Neue bezw. anderweite Entfernungen für Bottschow, Brand, Clasdorf, Friedeberg a. Queis, Grünau, Halbe, Königs-Wusterhausen, Lübben, Nieder-Schönweide (Johannisthal), Saaten-Neuendorf und Stettin, Personenbahnhof des Bezirks Berlin.
3. Neue Entfernungen für Altemühle, Bölkau, Carthaus*), Jamielnik, Kahlbude, Konojadt*), Lappin, Marienau, Naymowo*), Neuteich, Osche, Seeresen*), Strasburg i. Westpr.*), Straschin-Prangschin, Tiegenhof, Tralau, Wrotzlmeken und Zuckau des Bezirks Bromberg.
*) Die Entfernungen und Tarifsätze für Carthaus, Konojadt, Naymowo, Seeresen und Strasburg i. Westpr. kommen erst am 1. November d. Js. zur Anwendung.
4. Anderweite Entfernungen für Fredersdorf, Gusow, Hoppegarten, Kaulsdorf, Müncheberg (Dahmsdorf), Neuenhagen, Rehfelde, Rüdersdorf, Strausberg und Trebnitz des Bezirks Bromberg.
5. Neue bezw. anderweite Frachtsätze der Ausnahmetarife:
1 für Getreide etc., 2 für Holz etc., 3 für Flachs und Hanf und 10 für denaturirtes Fabriksalz.
6. Berichtigungen.

Die in diesem Nachtrag enthaltenen Tariferhöhungen treten erst mit dem 15. November 1886 in Kraft.
Die Entfernungen und Ausnahmesätze für Dresden-Friedrichstadt kommen ebenfalls für Dresden-Alt- und Neustadt im Bromberg-Sächsischen Verbande zur Anwendung.
Exemplare fr. Nachtrags sind bei unseren Billetexpeditionen käuflich zu beziehen.
Bromberg, den 9. September 1886. (1955)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Importtarif nach Moskau via Wirballen-St. Petersburg. Unsere Bekanntmachung vom 27. August cr. IIe 4424 T, nach welcher der Importtarif nach Moskau via Wirballen-St. Petersburg mit dem 13. Oktober cr. neuen Stils ausser Kraft tritt, heben wir hierdurch mit dem Bemerken auf, dass der genannte Tarif noch bis zum 12. Februar 1887 neuen Stils in Kraft bleibt.
Bromberg, den 15. September 1886. (1956)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die **Getreide- u. s. w. Tarife** von Stationen der Charkow-Nikolajew-, Kursk-Kiew-, Kursk-Charkow-Assow-, Jekaterinen-, und Moskau-Kurskbahn, sowie der Tarif für Mehl etc. ab Snamenka transito nach Danzig und Neufahrwasser bleiben bis zum 13. Oktober in Kraft. (1957 J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der am Weichsel-Eisenbahnverband betheiligten Verwaltungen.

Elbumschlagsverkehr Dresden-Elbkai-Nordwest-Böhmen. Am 1. Oktober 1886 tritt Nachtrag I zum Tarif für obigen Elbumschlagsverkehr mit im Wesentlichen ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Derselbe ist durch unsere Wirthschafts-Hauptverwaltung zu beziehen. Die im Nachtrage enthaltenen wenigen erhöhten Frachtsätze gelten erst ab 15. November 1886.
Dresden, den 14. September 1886. (1958)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
v. Tschischky.

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Mit 20. September laufenden Jahres gelangt für den Transport von Geteide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, sowie von Oelsaaten zwischen Stationen der ersten K. K. pr. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft einerseits und Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der Grossherzogl. Badischen Staatsbahnen und der Schweizerischen Nordwestbahn andererseits, der Ausnahmetarif No. V zur Einführung.
Wien, im September 1886. (1959)
Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Zu dem im **Ungarischen Eisenbahnverbande** vom 15. Mai 1883 gültigen Tarifheft I erscheint am 1. Oktober l. J. der Nachtrag V, welcher Ergänzung der Tarifbestimmungen, Aufnahme neuer Stationen, Einführung direkter Frachtsätze für die Station Kőbánya Oe. U. St. E. G. (loco und transit), dann Erweiterung und Aenderung der Ausnahmetarife enthält.
Exemplare dieses Nachtrages sind in unserer Tarifabtheilung verkäuflich.
Budapest, den 16. September 1886. (1960)
Die Direktion
der Königl. Ungarischen Staats-Eisenbahnen.

...ladungen, welche ...Landeseisenbahn in ...tsbahnhofe daselbst ...M für jeden verwen- ... Ausgeschlossen hier- ...n Braunschweig (Nord- ...nd von Derneburg der

...nbahn.

...errichtet worden, ist es nicht ... auf der Nordbahn das zweite

...projekt Dessau-Wörlitz.

...en zufolge soll die Herstellung einer ...sau und Wörlitz über Oranienbaum ... Bergwitz (Berlin-Anhalter Bahn), welche ... Zeit erörtert worden ist, neuerdings Aussicht ...ng gewinnen. Der Bau einschl. Betriebskapital ...0 M veranschlagt und durch Berliner Firmen ...theiligten Ortschaften soweit sichergestellt sein, ...e nächstes Frühjahr in Angriff genommen werden ... die Anhaltische Regierung 200 000 M Stammaktien .... Falls letzteres geschehen sollte, dürfte dem Ver- ...ach die Weiterführung dieser Bahn von Bergwitz ...miedeberg bis Torgau bald zur Erörterung gelangen.

...mpelung von Prioritätsobligationen verstaatlichter Eisenbahnen.

...ach neueren Bekanntmachungen können die zur Ab- ...ung aufgerufenen Prioritätsobligationen der Oberschle- ... Breslau-Freiburger, Rechte-Oderufer und Oels-Gnesener ...ahn vom 16. d. Mts. nur noch bei der Eisenbahn-Haupt- ...n Breslau und bei der Eisenbahn-Hauptkasse in Berlin ...eicht werden. Ebenso werden die Prioritätsobligationen ...ünster - Enscheder und der Köln - Mindener Eisenbahn ...ission, III. Emission Lit. B und Ba, VI. Emission, ...mission Lit. B und VII. Emission nur noch von der ...bahn-Hauptkasse in Köln und der Königlichen Eisenbahn- ...tkasse in Berlin behufs Abstempelung auf den ermässigten ...uss angenommen. — Die bisher nicht abgestempelten ...itätsobligationen der Cottbus-Grossenhainer (I. Emission), ...Märkisch - Posener und der Berlin - Görlitzer Eisenbahn ...mission Lit. B und C) werden vom 16. d. Mts. ab nur noch ...der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Berlin zur Ab- ...pelung angenommen. Ferner werden die Prioritätsobliga- ...n III. Emission der Berlin-Hamburger Eisenbahn, II., III. ...V. Emission der Altona-Kieler Eisenbahn und die Priori- ...bligationen der Schleswigschen Eisenbahn vom 16. d. Mts. ...r noch von der Hauptkasse zu Altona und den König- ...n Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Bezirk Altona), ...burg, Kiel und Flensburg zur Abstempelung auf den er- ...ten Zinsfuss von 4 pCt. und Beifügung der neuen Zins- ...eihen angenommen.

Massnahmen gegen die Cholera.

... stärkere Auftreten der Cholera in Triest, Pest, Raab ...ren Orten Oesterreich-Ungarns während der letzten ... hat die diesseitigen zuständigen Behörden veranlasst, ...e vorbeugende Massregeln zu treffen. Seitens der ...erung sind, wie die „Berl. Pol. Nachr.“ melden, ...r längerer Zeit die Bundesregierungen aufgefordert ...it dem Näherrücken der Choleragefahr diejenigen ...den Massregeln zu ergreifen, welche behufs einheit- ...gehens im ganzen Deutschen Reiche vor zwei Jahren ...r in Berlin zusammenberufenen gewesenen grossen ...mmission in Vorschlag gebracht worden sind. Diese ... sind bekanntlich sehr umfassend und tragen ...den sanitären wie den Verkehrsinteressen vollauf .... Sie nehmen die Besetzung der Haupteingangsstellen ...en in Aussicht, machen die Bildung von Gesundheits- ...onen an jedem Orte zur Pflicht, schreiben genaue Kon- ...er sanitären Verhältnisse vor, ordnen die Bereithaltung ...holeralazarethen an, führen eine strenge Ueberwachung ...ankommenden Schiffe ein, wenden dem Verkehr auf den ...bahnen besondere Aufmerksamkeit zu u. s. w., kurz, sie ...sen wohlerwogene Massregeln, welche sowohl dem Ein- ...pen der Cholera von auswärts vorbeugen, als auch der ...rverbreitung der Epidemie, falls sie trotzdem über unsere ...n treten sollte, möglichst Einhalt thun können. Von ...hen Bundesregierungen sind die betreffenden Bekannt- ...ngen nebst eingehender Belehrung des grossen Publikums ...h erneut zur Kenntniss gebracht worden. Es unterliegt ...m Zweifel, dass unter dem gewissenhaften Zusammen- ...n von Behörden und Privaten es auch diesmal gelingen ..., der Gefahr vorzubeugen und vor allem jegliche Beunruhi- ... hintanzuhalten.

Eisenbahn-Betriebsreglement.

Aus Anlass mehrfach vorgekommener Brände in Eisen- ...waggons, welche auf Entzündung des Verpackungsmaterials der Salpetersäureballons zurückzuführen waren, hat das Reichs-Eisenbahnamt in einer von ihm ausgearbeiteten und dem Bundesrath zugegangenen Denkschrift folgende Bestimmungen vorgeschlagen: 1. Die zur Umhüllung der Ballons, Flaschen oder Kruken in den Gefässen oder geflochtenen Körben verwendeten Materialien, als Stroh, Heu und dergl., müssen so stark mit Chlorkalciumlösung getränkt sein, dass sie durch direkte Flammenberührung nicht entzündet werden 2. Bei der Ver- und Entladung dürfen die Gefässe oder Körbe nicht auf Karren gefahren, noch auf den Schultern oder dem Rücken, sondern nur an den daran angebrachten Handhaben getragen werden. 3. Die Gefässe oder Körbe sind an den Wänden des Eisenbahnwagens sowie untereinander durch Stricke zu befestigen. Die Verladung darf nicht übereinander, sondern nur in einer einfachen Schicht neben einander erfolgen.

Eröffnung des Verkehrs im neuen Zollhafen zu Mainz.

Die Eröffnung des Verkehrs im neuen Zollhafen zu Mainz für inländische Güter hat, nach einer Mittheilung der „Frkfrt. Ztg.“, am 15. d. Mts. stattgefunden. Die Benutzung des Hafens für ausländische Güter wird erst nach Fertigstellung sämmtlicher Baulichkeiten, der maschinellen Einrichtung u. s. w. erfolgen. Als Termin hierfür ist der Monat Dezember in Aussicht genommen.

Eisenbahn Weimar-Berka a. Ilm.

Die Eisenbahnstrecke Weimar-Berka a. Ilm, welche von der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) gebaut wird, ist nunmehr soweit fertiggestellt, dass die Schienen bereits bis nahe an den Bahnhof in Berka a. Ilm gelegt sind und die Arbeiterzüge bis dahin verkehren. Man hofft in etwa vier Wochen die Bahn bis Berka a. Ilm dem Verkehr übergeben zu können, während die Betriebseröffnung der Strecken Berka a. Ilm - Blankenhain und Berka a. Ilm - Tannroda später stattfinden wird.

Plau-Meyenburg.

Das Schweriner Regierungsblatt veröffentlicht die Beschreibung der Linie der von Plau bis zur Landesgrenze bei Meyenburg zu erbauenden normalspurigen Eisenbahn untergeordneter Bedeutung. Die Bahnstrecke Plau - Landesgrenze ist spätestens zum 1. Oktober 1887 fertigzustellen.

Hessischer Eisenbahnrath.

Unter dem Vorsitze des Herrn Geh. Ober-Finanzrath Schulz fand am 9. d. Mts. die elfte Sitzung des Hessischen Eisenbahnrathes statt. Wie wir der „Frankfurter Zeitung“ entnehmen, wurde u. a. beschlossen, die Beibehaltung des bisher um 7 Uhr Morgens von Frankfurt a/M. nach Baden und der Schweiz gehenden Schnellzuges, sowie den Gegenzug Heidelberg-Frankfurt a/M. auch im Winterfahrplane bei den betheiligten Verwaltungen zu beantragen. Die Verbesserung des Anschlusses an den Nachtschnellzug Berlin-Nordhausen - Frankfurt a/M., welchen zur Zeit der um 6.39 Morgens von Frankfurt a/M. nach Mainz abgehende Zug vermittelt, wird seitens der Verwaltung der Hessischen Ludwigsbahn erwogen werden. Mit Befriedigung wurde davon Kenntniss genommen, dass die Hessische Ludwigsbahn nunmehr Anschluss von dem Mitteldeutschen Nachtschnellzug Berlin-Erfurt-Hanau-Frankfurt an den 7.41 früh ab Frankfurt verkehrenden Kurierzug Mannheim-Strassburg hergestellt habe. Weiterhin wurde eine Ermässigung der Stückgutfracht bei Aufgabe von wenigstens 2 000 kg befürwortet, worüber die Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen am 24. d. Mts. Beschluss fassen wird. Ein Antrag der Zuckerfabrik in Friedberg um Frachtermässigung auf Rübenabfälle wurde von verschiedenen Seiten unterstützt und alsdann eine Ermässigung auf Sätze von 1,8 ₰ bezw. 1,5 ₰, wie solche bei der Hessischen Ludwigsbahn, den Oberhessischen Bahnen, sowie der Grossherzoglich Badischen Staatsbahn bereits eingeführt sind, einstimmig befürwortet.

Kettenschifffahrt auf dem Main.

Am 12. August d. J. hat der erste Kettenschleppdampfer der Aktiengesellschaft „Mainkette“ die Strecke auf dem Main von Mainz aufwärts bis an die Schleuse bei Flörsheim befahren. Zur Feier dieses für die Hebung des Verkehrs im allgemeinen und der Schifffahrt im besonderen bedeutsamen Ereignisses hatte die Gesellschaft eine grössere Anzahl von Gästen, darunter Vertreter der Preussischen, Bayerischen und Hessischen Regierung, der betheiligten Städte und der Bautechnik, eingeladen, welche an der mit festlichem Gepränge veranstalteten Eröffnungsfahrt theilgenommen haben. Nach einer Angabe des „Schiff“ ist der Kettendampfer in Neckarsulm, die Maschine, welche 130 indizirte Pferdestärken erhalten hat, in Rosslau gebaut. Der fertige Dampfer, welcher mit Anhang 6 km in der Stunde zurücklegen kann, kostet rund 80 000 M. Die Kette ist aus Deutschem Eisen in Frankreich gefertigt.

Aus Sachsen.

Jubiläum der Bockwaer Privat-Kohlenbahn.

Am 4. September d. J. wurde auf Bahnhof Bockwa das 25jährige Bestehen der Bockwaer Privat-Kohlenbahn, bekanntlich der einzigen nicht im Staatsbetrieb stehenden grösseren Privateisenbahn Sachsens, in einfacher uud würdiger Weise gefeiert, indem der langjährige und verdiente Direktor der Bahn, Herr Baurath Modes, an das versammelte Bahnpersonal eine längere Ansprache hielt und unter dasselbe Gratifikationen in der Höhe von 25 bis 135 ℳ, meist auf Sparkassenbücher eingezahlt, zur Vertheilung brachte. Fünf ältere Beamten erhielten ausserdem noch Ehrengeschenke, an zwei derselben aber sind von Sr. Majestät dem König Ordensdekorationen verliehen worden.

Die Bockwaer Kohlenbahn zählt jedenfalls zu den eigenthümlichsten der bestehenden Bahnen. Zunächst erfreut sie sich der günstigsten finanziellen Verhältnisse. Das Baukapital beläuft sich auf 723 000 ℳ, das Aktienkapital aber auf nur 300 000 ℳ (in Aktien zu 300 ℳ). Der fehlende Betrag wurde theilweise durch eine bereits getilgte Anleihe von 210 000 ℳ aufgebracht, der Rest von 213 000 ℳ aber nach und nach aus dem Reingewinn der Bahn entnommen. Die Einnahmen betrugen im letzten Jahre 225 871,06 ℳ d. i. 23 776 ℳ pro Kilometer der gegenwärtigen Bahnlänge von 9,50 km, die Ausgaben nur 75 345,35 ℳ, so dass der Ueberschuss die Höhe von 150 525,71 ℳ erreichte und die Vertheilung einer Dividende von 50 pCt. gestattete. Für das Vorjahr 1884 stellte sich die Dividende ebenfalls auf 50 pCt.

Die bauliche Anlagen bieten nichts besonderes. Von der Gleislänge von 9,5 km sind 2,5 km horizontal und 7 km geneigt. Die stärkste Steigung ist 1 : 28, die schärfste Kurve hat einen Halbmesser von 110 m. Dagegen sind die Betriebsverhältnisse wohl einzig in ihrer Art.

Sämmtliche Haupt- und Zweiglinien liegen nämlich auf Kohlenareal und zwar am Ausstriche der Kohlenflötze, dergestalt, dass zwischen dem Gleisoberbau und den Flötzen nur eine dünne Decke liegt. Sobald nun Kohlen abgebaut werden, senkt sich das Terrain und damit auch der Bahnkörper, so dass nicht selten an Stellen, wo gestern noch Neigung vorhanden war, heute eine horizontale oder Fall zu beobachten ist. Ausserdem sind vielfach Tagebrüche bis zu 20 m Breite und 35 m Tiefe unter den Gleisen vorgekommen.

Die Betriebslänge hat vielfach gewechselt, da früher der Anschluss neuer Kohlenwerke Erweiterungen des Bahnnetzes mit sich brachte, während in neuerer Zeit, da viele Werke nach Abbau der Kohlenreviere eingegangen sind, wiederum eine Verringerung der Bahnlänge eintrat. Zur Zeit der grössten Blüthe vermittelte die Bahn den Verkehr von 36 Kohlenwerken mit 54 Ladestellen, gegenwärtig sind an derselben nur noch 10 Werke mit 15 Ladestellen im Betrieb. Im Jahre 1875 stellte sich die Bahnlänge auf 14,0 km, 1878 auf 10,50 km, 1880 wieder auf 12 km, worauf sie dann nach und nach auf die gegenwärtige Länge von 9,50 km herabgesunken ist.

Die Betriebsmittel der Bahn bestehen aus 3 Lokomotiven und 4 Güterwagen. Die weiter nöthigen Transportmittel werden von der Sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung gestellt. Die Bahn schliesst an die Zwickau-Schwarzenberger Staatsbahnlinie bei Cainsdorf an. Der Sitz des Gesellschaftsdirektoriums ist in Bockwa.

Die Reorganisation des Kontrolwesens

bei den Französischen Eisenbahnen.

Diese seitens des Staates ausgeübte Kontrole hat ihre Wirksamkeit mit der Eröffnung der ersten Bahnen begonnen und ist seither vielfachen Aenderungen unterworfen worden. Das Wesen derselben besteht von jeher in der Ausübung einer allgemeinen staatlichen Aufsicht über folgende Gegenstände:

Unterhaltung der Bahn und der mit derselben in Verbindung stehenden Gegenstände, ferner des festen und rollenden Betriebsmaterials;

Ausführung der Unterhaltungs- und Ergänzungsbauten; Zusammensetzung und Beförderung der Züge;

Innerer Bahnhofsdienst und alle anderen Abtheilungen des technischen Betriebes, endlich Anwendung der Tarife, Erhebung der Frachtsätze und alle anderen Zweige des kommerziellen Betriebes.

Diese Aufsicht hat den Zweck, die Sicherheit des Verkehrs auf den Eisenbahnen zu gewährleisten und dem Publikum alle diejenigen Vortheile zu sichern, welche dasselbe von diesen grossen Transportanstalten mit Recht beanspruchen darf.

Was nun das finanzielle Gebahren der Gesellschaften betrifft, so hat der Staat sich um dasselbe anfänglich nur insoweit gekümmert, als es statistischen Zwecken galt. Später jedoch, als die ersten Konventionen abgeschlossen worden waren, welche das finanzielle Interesse des Staates durch die Zinsgarantie und d[illegible] der Gesellschaften [illegible] Nothwendigkeit, die le[illegible] Rechte des Staatsscha[illegible] sind seither durch zwe[illegible] wird das Rechnungswese[illegible] Revision seitens der Ge[illegible] worfen, andererseits wer[illegible] Rechnungskommission (Com[illegible] welche aus Mitgliedern des [illegible] Ministerien der öffentlichen A[illegible] sammengesetzt ist, geprüft. Sä[illegible] welche auf den Gegenstand Bezug [illegible] letzteren Kommission zur Beschlussnah[illegible]

In neuester Zeit, und zwar infolg[illegible] von 1883 sind mittelst Dekrets vom 7. [illegible] Oberaufsicht des Ministers der öffentlichen [illegible] bahn-Generalkommissare eingesetzt [illegible] die Ueberwachung der Befolgung der Statuten o[illegible] ferner im Interesse des Staatsschatzes die Bera[illegible] Aufsichtsräthe zu prüfen und alle finanziellen Opera[illegible] Emission und Amortisation von Effekten, Unterbri[illegible] Geldern u. s. w. zu kontroliren haben.

Wie man aus Vorstehendem ersieht, erstreckt [illegible] staatliche Kontrole über alle Zweige des technischen, [illegible] ziellen und finanziellen Dienstes der Gesellschaften. D[illegible] Organisation dieses Kontrolwesens leidet aber an zwei [illegible] lichen Mängeln: erstens handeln die einzelnen Au[illegible] organe, welche mit der Kontrole betraut sind, jedes fü[illegible] und ohne die nöthige Gleichstellung und infolge dessen [illegible] öfters ohne die erforderliche Einheitlichkeit in den lei[illegible] Grundsätzen; zweitens erstrecken sich die aufein[illegible] folgenden Revisionen der Inspektion der Finanzen und [illegible] Rechnungskommission lediglich auf die richtige Buchfüh[illegible] nicht aber auch auf eine Untersuchung der Nützlichkeit [illegible] Zweckmässigkeit der gemachten Ausgaben.

Hier sind also die Punkte, wo es anzusetzen gilt, [illegible] das vorgesteckte Ziel erreicht werden.

In Bezug auf die seitens der Gesellschaften jährlich [illegible] wendeten Summen für Neubauten und Neubeschaffungen w[illegible] allerdings die Aufsicht des Staates schon jetzt sehr scharf a[illegible] geübt: Der Minister genehmigt alle Projekte, gestattet, n[illegible] Anhörung des Staatsrathes, die Belastung des Anlagekon[illegible] und des Kontos der Ergänzungsbauten mit den eingehend [illegible] prüften Ausgabebeträgen und ist so in der Lage, in den du[illegible] das Finanzgesetz festgestellten Grenzen die Ueberschreitu[illegible] der Gesammtsumme der Anleihen, welche die Gesellschaften [illegible] Form von Obligationen aufnehmen können, hintanzuhal[illegible] Dagegen werden alle jene Ausgaben, welche die Gesellschaf[illegible] jährlich unter dem Titel: „Betriebsausgaben" verbuchen, [illegible] unter welche die allgemeinen Kosten der Centralverwalt[illegible] die Ausgaben für Unterhaltung und Erneuerung der Bah[illegible] den eigentlichen Betriebsdienst, die Zugförderung u. s. w. [illegible] in den Etat eingestellt und geleistet, ohne jegliche vo[illegible] Intervention der staatlichen Aufsichtsorgane.

Für das Gesammtnetz der sechs grossen Bahnen e[illegible] diese Ausgabe aber jährlich die enorme Ziff[illegible] 550 — 560 Millionen Francs (im Jahre 1884 [illegible] Millionen Francs), während die seitens des Staates [illegible] von Zinsgarantien geleisteten Vorschüsse in den let[illegible] Jahren nicht mehr als 39 Millionen oder 7 pCt der [illegible] kosten betragen haben.

Aus der einfachen Nebeneinanderstellung dies[illegible] ergibt sich, dass wenn man, ohne die Interessen des [illegible] und die Sicherheit des Betriebes zu schädigen, dazu [illegible] könnte, eine verhältnissmässig sehr kleine Ersparnis[illegible] Betriebskosten des nationalen Netzes zu machen, e[illegible] reichen liesse, die Zinsgarantie, wenn nicht ganz in F[illegible] bringen, so doch erheblich zu verringern. Das erstre[illegible] ist keineswegs ein aussichtsloses. Selbst wenn man [illegible] schiedenen Verhältnissen, in denen sich die sechs gross[illegible] sellschaften befinden und der Verschiedenartigkeit des Ver[illegible] Rechnung trägt, muss man staunen über die bedeutenden U[illegible] schiede, welche bei den kilometrischen Betriebscoeffizienten [illegible] den Ausgaben pro Zugkilometer sich geltend machen, wen[illegible] von einem Netz auf das andere übergeht, oder selbst n[illegible] Resultate eines Jahres mit denen des vorhergehenden b[illegible] und demselben Bahnnetze vergleicht.

Die Gesellschaften haben übrigens selbst schon [illegible] Weg der Ersparniss beschritten. Der Nordbahn ist [illegible] spielsweise gelungen, innerhalb der Jahre 1883/85 die Betr[illegible] kosten um 13,5 Millionen = 14 pCt. herabzum[illegible] dern und die übrigen Gesellschaften machen gleiche Anst[illegible] gungen, um ähnliche Resultate zu erzielen.

Von diesen Erwägungen ausgehend, hat der Direktor [illegible] Abtheilung für Eisenbahnen dem Minister für öffentliche [illegible] beiten unter dem 20. Juli d. J. Vorschläge zur Reorgar[illegible]

Rumänisch - Süddeutscher Getreide-, Französisch - Rumänischer Güter- und Rumänisch - Vorarlberg - Schweizerischer Getreide-Verkehr. Aufhebung der Verbandstarife. Mit dem 31. Oktober l. J. gelangen in den obigen Verkehren die nachstehend bezeichneten Tarife, nebst sämmtlichen zu diesen Tarifen bisher ausgegebenen Nachträgen, zur Aufhebung und zwar:

1. Rumänisch - Süddeutscher Getreideverkehr.

Heft I: Verkehr Rumänien - Bayern, gültig ab 1. September 1882.

Heft II: Verkehr Rumänien-Württemberg, Baden, Pfalz, Elsass - Lothringen und Luxemburg, gültig vom 1. Oktober 1883.

Heft III: Verkehr Rumänien-Mitteldeutsches Gemeinschaftsgebiet, gültig vom 1. Mai 1883.

2. Französisch - Rumänischer Güterverkehr:

Der Tarif für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der Französischen Ostbahn, der Französischen Nordbahn und der Französischen Westbahn einerseits, und Bukarest, Station der Kgl. Rumänischen Eisenbahn andererseits, gültig ab 15. März 1882.

3. Rumänisch - Vorarlberg - Schweizerischer Getreideverkehr.

Der Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc. zwischen Stationen der Kgl. Rumänischen Eisenbahnen und der Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahngesellschaft (Rumänischen Linien) einerseits und Lindau, Vorarlberg und der Schweiz andererseits, gültig vom 15. März 1883.

Wien, am 16. September 1886. (1961)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen, zugleich Namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. wird am 1. Oktober d. J. an der Halle-Casseler Bahnstrecke zwischen Heiligenstadt und Arenshausen der neu eingerichtete Haltepunkt „Uder" für den Personenverkehr eröffnet werden.

Dieser Haltepunkt liegt von Heiligenstadt 4,59 und von Arenshausen 7,26 km entfernt.

Berlin, den 18. September 1886. (1962)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Die Prioritätsobligationen III. Emission der Berlin-Hamburger Eisenbahn, II., III. und IV. Emission der Altona - Kieler Eisenbahn und die Prioritätsobligationen der Schleswigschen Eisenbahn werden vom 16. d. Mts. ab nur noch von unserer Hauptkasse hierselbst und den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg zur Abstempelung auf den ermässigten Zinsfuss von 4 pCt. und Beifügung der neuen Zinsscheinreihen angenommen. Die Inhaber von noch nicht abgestempelten vorbezeichneten Obligationen werden zugleich wiederholt aufgefordert, die Einreichung dieser Werthstücke zwecks Abstempelung etc. nunmehr recht bald zu bewirken.

Altona, im September 1886. (1963)
Königliche Eisenbahndirektion.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Zur Amortisation unserer Prioritätsobligationen zu 300 ℳ sind heut ausgeloost die Nummern: 104 287 359 635 681 762 763 931 975 1078 1106 1180 1368 1409 1471 1660 1664 1906 1932 2142 und 2462, welche hiermit zum 2. Januar 1887 zur Auszahlung des Nennwerthes gekündigt werden. Eine weitere Verzinsung findet nicht statt.

Die Einlösung erfolgt vom 2. Januar 1887 ab gegen Rückgabe der Stücke mit den noch nicht fälligen Zinskoupons bei den nachstehenden Zahlstellen:

1. hierselbst bei unserer Hauptkasse,
2. in Breslau bei der Breslauer Diskontobank Hugo Heimann & Co.,
3. in Berlin
 a) bei den Herren Born & Busse, Bankgeschäft, Behrenstrasse No. 31,
 b) bei den Herren Gebrüder Guttentag, Bankgeschäft, Französische Strasse No. 1.

Für nicht abgelieferte laufende Zinskoupons wird der Werthbetrag zurückbehalten.

Gleichzeitig machen wir bekannt, dass die im Jahre 1885 ausgeloosten und zum 2. Januar 1886 gekündigten Prioritätsobligationen und zwar die Stücke: 242 304 381 618 889 952 1002 1008 1025 1269 1411 1675 1922 2024 2036 2131 2403 und 2436 mit den Zinskoupons 3—20 Serie II und Talons heut in Gegenwart eines Notars verbrannt worden sind. (1964)

Poln. Wartenberg, den 14. Septbr. 1886.
Direktion.

6. Submissionen.

Ausschreibung von hölzernen Schwellen. Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Die Lieferung von 208 000 Stück eichenen Bahn- und 5 480 Stück eichenen Weichenschwellen für Breitspurbahnen, 8 000 Stück eichenen Bahn- und 350 Stück eichenen Weichenschwellen für Schmalspurbahnen soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 6. Oktober d. J. Vormittags 11 Uhr im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse No. 36. Die Angebote müssen mit der Aufschrift: „Angebot auf hölzerne Schwellen" versehen sein. Die Lieferungsbedingungen können hier eingesehen bezw. gegen Einsendung von 50 ₰ unfrankirt entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen nach obigem Termin.

Breslau, den 17. September 1886. (1965)
Materialien-Büreau.

Oeffentliche Ausschreibung. Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen, im Deutschen Reichsanzeiger vom 30. Juli 1885 No. 176 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen", sowie der für den diesseitigen Bezirk gültigen, durch die Kölnische Zeitung vom 12. Januar d. J. No. 12 veröffentlichten „allgemeinen Vertragsbedingungen" soll die Anfertigung und Lieferung von:

a) 20 zweiachsigen Personenzug-Gepäckwagen,
b) 594 Kohlenwagen mit hölzernen Kasten,
c) 10 Viehwagen,
d) 1 364 Radsätzen für Wagen,
e) 2 888 Lagerkasten für Wagen,
f) 2 496 Trage- und 3 455 Spiralfedern für Wagen

vergeben werden.

Bedingungen können zu 2 ℳ für a, b und c und zu je 1 ℳ für d, e und f von unserem maschinentechnischen Büreau bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Verding von Wagen" versehen, portofrei zu dem auf den 4. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr, anberaumten Verdingungstermin an das vorgenannte Büreau einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Köln, den 18. September 1886. (1966)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Die diesseitige Bahnhofs-Restauration zu Crensitz soll vom 15. November d. J. ab anderweit verpachtet werden. Die Bedingungen nebst Vertragsbestimmungen können gegen Einsendung von 25 ₰ von unserem hiesigen Büreau-Vorstande bezogen werden.

Bezügliche Angebote sind unter genauer Beachtung der Bedingungen bis zum 11. Oktober d. J. Mittags 12 Uhr an uns einzureichen. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen.

Halle a/S., 15. September 1886. (1967 J)
Königliches Eisenbahn - Betriebsamt.

II. Privat-Anzeigen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von Ernst & Korn (W. Ernst) in Berlin, betr. Grundzüge des Eisenbahn-Maschinenbaues, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 75. **Zeitung des Vereins** 1886.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 25. September 1886.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 20. September 1886.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Dieser Nummer liegt No. 18 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Dieser Nummer liegt der vom 1. Oktober cr. ab gültige Fahrplan der Lübeck-Büchener Eisenbahnen u. der der Main-Neckarbahn bei.

Grundsätze für die Aufstellung der Fahrpläne.

In unserer, an schriftstellerischen Erzeugnissen überreichen Zeit ist es auffällig, dass das Gebiet des Eisenbahn-Betriebsdienstes verhältnissmässig stiefmütterlich bedacht wird. Dem in diese Sonderrichtung eintretenden Anwärter für die höheren Dienststellen wird es nicht so leicht gemacht wie beispielsweise den in der Eisenbahnverwaltung zahlreich vorhandenen Angehörigen der bautechnischen und maschinentechnischen Fachrichtung, sich aus trefflichen, das Fachgebiet im ganzen oder im einzelnen behandelnden Lehrbüchern in bequemster Weise über alles Wissenswerthe und insbesondere über die — sei es auf wissenschaftlicher, sei es auf praktischer Grundlage aufgebauten — allgemeinen Gesichtspunkte aufklären zu können, welche gewissermassen als der Ariadnefaden in dem vielverzweigten Labyrinthe des Betriebes zu betrachten sind. In einer, fast erschreckenden, Menge einzelner Dienstanweisungen und Bestimmungen liegt das Material vergraben, welches — abgeklärt auf Grund umfassender praktischer Erfahrung — der Eisenbahn-Betriebsbeamte beherrschen muss, um seine Berufsthätigkeit mit Verständniss und mit Erfolg ausüben zu können. Das geistige Zusammentragen des stofflich Zusammengehörigen ist infolge dessen eine mühselige Arbeit, deren Schwierigkeiten nur derjenige in vollem Umfange zu würdigen vermag, welcher sich in dieselbe mit Ernst und dauernder Hingebung vertieft hat.

Bei dieser Sachlage ist es kaum erstaunlich, dass namentlich jüngere Eisenbahnbeamte der bezeichneten Art an den eigentlichen Betriebsdienst mit einer gewissen Zaghaftigkeit herantreten oder denselben nicht selten gern vermeiden. Abgesehen von der schweren Verantwortlichkeit, welche dieser Dienst dem einzelnen in ganz besonderem Masse aufbürdet, schreckt die scheinbare Sprödigkeit des Stoffes ab, welche zunächst überwunden werden muss. Die Uebernahme der ersteren und die Durchdringung des letzteren ist aber nicht jedermanns Sache. Wer daher in diesen beiden Beziehungen seiner Leistungsfähigkeit nicht sicher ist, der bleibe dem Eisenbahnbetriebe im eigenen Interesse und im Interesse der Sache selbst fern! Wer sich dagegen den auf diesem Gebiete zu bewältigenden Aufgaben gewachsen fühlt, den überkommt wohl in dieser, den Uneingeweihten verwirrenden, Vielseitigkeit einer lebhaft pulsirenden Thätigkeit eine Schaffensfreudigkeit, welche keineswegs hinter der in anderen Berufskreisen zur Schau getragenen Begeisterung für die eigene Arbeit zurückstehen wird.

Wie kaum eine andere Berufsthätigkeit wurzelt das Eisenbahnwesen in den sich natürlich entwickelnden Forderungen und Bedingungen der Gegenwart, und aus dieser steten und engen Beziehung zu der Wirklichkeit schöpft dasselbe seine gewaltige Kraft, welche in vielfach wechselnden Gestaltungen in die Erscheinung tritt und fast unerschöpflich erscheint. Sein eigentliches Lebenselement ist ein unaufhörliches Hinwirken auf ein organisches Umbilden und Ausbilden der bestehenden Verhältnisse unter gleichzeitiger, möglichst vollkommener Anpassung des eigenen Wesens an dieselben. Dieses Mitwachsen mit der Zeit, für welches ein Ende zunächst noch nicht abzusehen ist, erklärt zu nicht geringem Theile die

Schwierigkeit, allgemein gültige Lehrsätze für den Eisenbahn-Betriebsdienst aufzustellen; auch sind die Einrichtungen desselben vielfach noch zu neu und als Versuche zu betrachten, welche erst auf Grund der abzuwartenden Erfahrungen zutreffend beurtheilt werden können.

Unter diesen Umständen wird man wohl noch für lange Zeit — wenn nicht vielleicht für immer — darauf verzichten müssen, ein umfassendes, nach allgemeinen wissenschaftlichen Grundsätzen bearbeitetes Lehrbuch des Eisenbahn-Betriebsdienstes zu erhalten, welches höhere Anforderungen zu befriedigen vermag, und welches sich nicht damit begnügt, die für einen beschränkten Geltungsbereich erlassenen Vorschriften in mehr oder minder geschickter Weise zusammenzustellen. Bei dem grossen Umfange des Gebietes und des zu bewältigenden Stoffes würde die Lösung einer solchen Aufgabe überhaupt nur durch das Zusammenwirken einer grösseren Anzahl berufener und bewährter Fachmänner zu ermöglichen sein. Dass letztere vorhanden sind, kann gewiss nicht bezweifelt werden; dafür bürgt der unter den vorliegenden Verhältnissen hohe Grad der Vollkommenheit, welche das Eisenbahnwesen bereits erreicht hat, und welche in fortdauernder Zunahme begriffen ist. Leider muss aber hinzugefügt werden, dass es im allgemeinen grade den am meisten geeigneten Persönlichkeiten durch die, ihre Kräfte voll und überreichlich beanspruchende praktische Berufsthätigkeit erschwert wird, sich der bezeichneten Aufgabe zu widmen, deren wirklich sachgemässe Lösung andererseits durch Bearbeiter, welche der Praxis fern stehen, völlig undenkbar erscheint.

Einen kleinen Beitrag zu der uns vorschwebenden Behandlung des in Rede stehenden Fachgebietes mögen die nachfolgenden Erörterungen über die Aufstellung von Fahrplänen bilden, welche ihrem wesentlichen Inhalte einer in dem diesjährigen „Amtsblatte der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin“ veröffentlichten und an geeigneten Stellen diesseits erweiterten Mittheilung entnommen sind.

I. Zweck der Fahrpläne.

Die Fahrpläne, welche in graphischer und in tabellarischer Form aufgestellt werden, geben einen Ueberblick über den auf einer bestimmten Strecke bestehenden Zugverkehr. Sie sind für die Aufklärung des Eisenbahn-Beamtenpersonales und des Publikums nothwendig und bilden insbesondere für das erstere insoweit dasselbe vorzugsweise für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes verantwortlich ist, ein wesentliches Hilfsmittel, um die ordnungsmässige Durchführung des Zugdienstes zu ermöglichen.

II. Allgemeine Gesichtspunkte für die Aufstellung der Fahrpläne.

A. Verkehrsbedürfniss.

Für die Anordnung des Fahrplanes ist in erster Linie das Verkehrsbedürfniss entscheidend. Dasselbe gestaltet sich je nach den verschiedenen Bezirken verschiedenartig und bedarf demgemäss fast in jedem einzelnen Falle einer besonderen sorgfältigen Erwägung, damit der Zweck der Eisenbahnen, die allgemeinen Interessen in thunlichst vollkommener, die Forderungen der Volkswirthschaft und der Sparsamkeit in der Verwaltung gleichmässig berücksichtigender Weise zu unterstützen, erfüllt wird.

Bei neuen Eisenbahnen, welche dem Betriebe übergeben werden sollen, ist das Verkehrsbedürfniss häufig noch nicht klar ausgeprägt. Falls dieselben ältere Linien berühren, ist die Herstellung passender Anschlüsse an die bestehenden Züge für die Konstruktion des Fahrplanes bestimmend. Im übrigen aber ist die Aufstellung des letzteren, welcher unter möglichster Beachtung der vorliegenden besonderen Verhältnisse die bei anderen Strecken ähnlicher Art gemachten Wahrnehmungen zweckmässig zu Grunde gelegt werden, als ein Versuch zu betrachten, welcher demnächst nach Massgabe der im Betriebe zu sammelnden Erfahrungen angemessen berichtigt werden muss. Bei etwaigen zu Tage getretenen Unbequemlichkeiten für den in der Entwickelung begriffenen Verkehr empfiehlt es sich nicht immer, sofort auf eine Aenderung des, gewichtigen verwaltungsseitigen Interessen vielleicht entsprechenden Fahrplanes Bedacht zu nehmen, da der Verkehr sich nicht selten im Laufe der Zeit dem letzteren derartig anpasst, dass die beiderseitigen Interessen in ausreichendem Masse gewahrt erscheinen. Unter allen Umständen ist aber vor jeder Fahrplanänderung sorgfältig zu ermitteln, in welchem Verhältnisse der durch dieselbe zu erwartende finanzielle Erfolg zu den durch dieselbe bedingten Kosten steht. Bei Staatsbahnen wird hierbei insbesondere noch zu erwägen sein, in wie weit eine Förderung allgemeiner Interessen, die Hebung der Steuerkraft der Bevölkerung und dergleichen in Frage kommt, und ob mit Rücksicht auf solche Gesichtspunkte die Fahrplanänderung trotz etwaiger unverhältnissmässig hoher, unmittelbarer Kosten angezeigt oder nothwendig erscheint.

Entsprechende Grundsätze gelten selbstverständlich für die bereits seit längerer Zeit im Betriebe befindlichen Eisenbahnen, bei welchen die Verkehrsverhältnisse jedoch meistens schon eine gewisse Beständigkeit und Durchsichtigkeit gewonnen haben werden, sodass das Erforderniss etwaiger Fahrplanänderungen in der Regel mit grösserer Sicherheit als bei neuen Strecken beurtheilt werden kann. Letzteres wird ausserdem bisweilen erleichtert durch die erfahrungsmässig im Bedürfnissfalle bei der Eisenbahnverwaltung zur Anregung gebrachten Wünsche aus den Kreisen der betheiligten Behörden, Gemeinden, Körperschaften u. s. w. und des interessirten Publikums. Nicht selten wird es allerdings schwierig oder unmöglich sein, die je nach den für die Antragsteller massgebenden Gründen sehr verschiedenartigen Forderungen gleichmässig zu berücksichtigen. Selbstverständlich werden alsdann bei Staatsbahnen die allgemeinen Interessen entscheidend sein, während es nicht ungerechtfertigt erscheint, wenn die Entschliessungen einer Privatbahn auch durch Rücksichten auf die eigene Stellung als Erwerbsunternehmung beeinflusst werden.

B. Verkehrsarten.

Der von den Eisenbahnen zu bewältigende Verkehr ist seiner allgemeinsten Form nach zu unterscheiden als Personenverkehr und Güterverkehr. Diese beiden Hauptgattungen gliedern sich je nach den vorliegenden Verhältnissen in einzelne, durch bemerkbare Eigenthümlichkeiten ausgezeichnete Abarten, welche meistens bei der Bearbeitung des Fahrplanes besonders berücksichtigt werden müssen.

Abgesehen von den für die Zwecke von Gruben, gewerblichen, industriellen oder sonstigen Unternehmungen hergestellten Anschlussgleisen wird ausschliesslich eine einzige Verkehrsart auf einer bestimmten Strecke — wie beispielsweise der Stadtverkehr auf der Berliner Stadteisenbahn — nur in seltenen Fällen vorkommen. Der Fahrplan wird sich unter solchen einfachen Verhältnissen unschwer zweckmässig aufstellen lassen.

Schwieriger wird die Ausbildung desselben, wenn verschiedene Verkehrsarten sich unter wechselvollen Bedingungen über dieselbe Strecke bewegen, da es sich alsdann nicht immer ermöglichen lässt, jeder dieser Verkehrsarten die ihr ausschliesslich wünschenswerthe Berücksichtigung zu Theil werden zu lassen. In solchem Falle muss durch eine thunlichste Ausgleichung der einander gegenüberstehenden Interessen die für die Allgemeinheit verhältnissmässig günstigste Gestaltung des Fahrplanes angestrebt werden.

Die unaufhörliche Entwickelung und Umwandlung der Verkehrsbeziehungen, der mit den Erfahrungen und Entdeckungen der Neuzeit fortschreitende Wechsel der Lebensgewohnheiten und Lebensbedürfnisse, sowie sonstige Ursachen der mannigfaltigsten Art gestatten der Eisenbahnverwaltung indessen nicht, den Verkehr in ein dauerndes, starres Schema hineinzuzwängen, zumal dieselbe durch den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes unablässig bemüht ist, die durch dasselbe vermittelte Kulturentwickelung in stets fortschreitender Bewe-

gung zu erhalten und in neue, bisher noch nicht oder nicht genügend erschlossene Pfade zu lenken. Die Vermehrung der Eisenbahnen und die Zunahme bezw. die Umgestaltung des Verkehrs stehen somit zu einander in einer sich gegenseitig bedingenden Wechselwirkung, welche stets einer eingehenden und häufig wiederholten Prüfung bedarf, damit den Anforderungen der Zeit in umfassendster Weise entsprochen werden kann.

Die nothwendige Rücksichtnahme auf die berechtigten Gewohnheiten und Wünsche des Publikums, die bei der vielfachen Verzweigung der Eisenbahnen des Uebergangsverkehrs wegen meistens unvermeidliche Abhängigkeit von den benachbarten, anschliessenden und kreuzenden Bahnen, die Leistungsfähigkeit der betreffenden Strecke und des auf derselben verwendeten Betriebsmateriales und sonstige besondere, in dem einzelnen Falle in Frage kommende Umstände beeinflussen die Gestaltung des Fahrplanes in mehr oder minder gewichtiger Weise. Dazu kommen die Schwankungen in der Stärke (Dichtigkeit) des Verkehrs, welche zwar bisweilen erfahrungsmässig bekannt sind (Schulferien, Besuch von Bädern, Feiertage, Messen, Jahrmärkte u. dergl.), häufig jedoch so unerwartet und sprungweise auftreten, dass das einmal vorhandene Fahrplanschema sich denselben oft nur mit Schwierigkeiten anzupassen vermag.

Die Aufgabe der Eisenbahnverwaltung ist es nun, alle diese, im beständigen Wechsel begriffenen Erscheinungen des Verkehrs nicht allein mit Aufmerksamkeit zu beobachten, sondern die wahrscheinliche Entwickelung derselben bereits im Voraus sorgfältig zu erwägen und die demgemäss erforderlich scheinenden Betriebseinrichtungen so zeitig und so vollkommen vorzubereiten, dass unliebsamen Ueberraschungen thunlichst vorgebeugt wird.

(Fortsetzung folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Jahresbericht der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Der zur Veröffentlichung gelangte „Bericht über die Verwaltung der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen im Geschäftsjahre 1885“ (Wir werden über denselben an anderer Stelle berichten. Die Redakt.) hat deshalb ein besonderes Interesse, weil das grosse 5 189 Kilometer umfassende Netz der Staatsbahnen während des ganzen Jahres 1885 zum ersten Male in vollem Betriebe stand, und weil sich dieser Bericht zugleich als eine mit viel Talent und Geschick ausgearbeitete Denkschrift für das Staatsbahnsystem darstellt. Derselbe bietet ein übersichtliches Bild des gegenwärtigen Standes und der Betriebsergebnisse der Staatsbahnen im Jahre 1885, und deren Werth wird durch vorangeschickte Erörterungen einer Reihe für die Beurtheilung der Erfolge des Staatsbetriebes wichtiger Fragen noch wesentlich erhöht. Von diesen sind folgende 4 Fragen eingehend behandelt: 1. Wie stellt sich die Verwaltung der Oesterreichischen Staatsbahnen im Vergleiche mit der Administration grösserer noch gegenwärtig unter der Leitung von selbständigen Direktionen stehenden Oesterreichischen Privatbahnen? 2. Werden die Oesterreichischen Staatsbahnen im Staatsbetriebe theuerer verwaltet, als unter den ehemaligen Verwaltungen der einzelnen Linien? 3. Ist durch die Feststellung neuer Tarife ein nachtheiliger Einfluss auf die Einnahmen genommen worden? 4. Welche Zuschüsse mussten vom Staate in jedem der Jahre 1881 bis 1885 gegenüber denjenigen pro 1880 geleistet werden? Die Antworten auf diese Fragen fallen entschieden zu Gunsten des Staatsbetriebes aus, und wenn sie auch manche Angriffspunkte für die gegnerische Ansicht bieten, so kann doch nicht übersehen werden, dass die ersten Jahre des Staatsbetriebes in eine Zeit des wirthschaftlichen Niederganges gefallen sind. Alle Bahnen leiden unter der Ungunst der Verhältnisse, und die Staatsbahnen können unmöglich eine Ausnahme bilden. Von dem Gesichtspunkte ausgehend, dass die handelspolitischen Rücksichten, welche das Staatsbahnsystem vorzugsweise beeinflussen, sowie dieses selbst mehr den volkswirthschaftlichen Werth der Eisenbahnen überhaupt, als deren finanziellen Ertrag im Auge haben müssen, ist das finanzielle Ergebniss der K. K. Oesterreichischen Staatseisenbahnen pro 1885 zu beurtheilen, wonach für das Anlagekapital von 695,178 Millionen Gulden sich nur eine Verzinsung von 1,87 pCt. ergibt. Es ist dies wohl ein zweifelhaftes Ergebniss, es ist aber dabei zu erwägen, dass, um für sämmtliche im Staatsbetriebe stehenden Staats- und garantirten Privatbahnen das richtige Zinsenergebniss zu ermitteln, von dem Betriebsüberschuss der westlichen Gruppe einschl. der Kronprinz Rudolfbahn mit 14,290 Millionen, der Betriebsabgang bei den Galizischen Staatsbahnen, der Istrianer, der Dalmatiner und Vorarlberger Linie, ferner der Mährischen Grenzbahn und der Albrechtbahn von 1,206 Millionen in Abzug gebracht werden muss, so dass die erträgnissreichen Linien des Westens für die Mindererträge des Ostens und zum Theil des Südens aufkommen müssen. Da die Tarifpolitik der Staatsbahnen mannigfache Angriffe zu erleiden hatte, so ist schliesslich die diesfällige Rechtfertigung des Berichtes, sowie die Erklärung von hohem Interesse, dass die Generaldirektion die durch ihre Tarifmassnahmen erzielten Erfolge unablässig aufmerksam verfolgt, um an der Hand gemachter Erfahrungen etwaige Aenderungen durchzuführen, welche ohne Schädigung der volkswirthschaftlichen Zwecke die eigenen Einnahmen zu steigern vermöchten. Wir gedenken auf diese Parteischrift im besten Sinne des Wortes gelegentlich wieder zurückzukommen.

Nichteinrechnung der Sonn- und Feiertage in die lagergeldfreie Zeit.

Mittelst Erlass des K. K. Handelsministeriums vom 27. August d. J. wurden die Bahnverwaltungen, anlässlich der Genehmigung der Durchführungsbestimmungen zu dem General-Resumé, betreffend die Wünsche der Wiener Eisenbahntarif-Enquete vom Jahre 1882/83, angewiesen zu veranlassen, dass folgende Ergänzungen bezw. Klarstellung der hiermit genehmigten Lagerzinsbestimmungen in die Neuauflage des Allgemeinen Tarifheftes Theil I Aufnahme finden u. zw. a) dass der durch das Datum des Aviso festgestellte Bestellungstag derselben als erster lagerzinsfreier Tag auch für Petroleum u. s. w., Equipagen u. s. w. zu gelten hat; b) dass in jenen Fällen, in welchen für gewisse Artikel gegenwärtig eine längere als eine dreitägige lagerzinsfreie Zeit, jedoch unter Einrechnung der Sonn- und Feiertage zugestanden ist, dieselbe auch in Zukunft mit der Massgabe aufrecht erhalten werde, dass beim Zwischenfallen von Sonn- und Feiertagen nie eine kürzere lagerzinsfreie Zeit zur Anwendung gelangen darf, als sich bei der festgesetzten Bemessung der dreitägigen lagerzinsfreien Zeit für diese Artikel ergeben würde. Zu diesem Erlasse gibt das offiziöse „Centralblatt für Eisenbahnen“ folgende Erläuterung: „Die Eisenbahntarif-Enquete hat unter anderem den Antrag gestellt, dass bei Berechnung der lagerzinsfreien Zeit Sonn- und Feiertage nicht mitgerechnet werden dürfen. Hierüber haben die Eisenbahnverwaltungen in der im September 1885 abgehaltenen Direktorenkonferenz den Beschluss gefasst, die lagergeldfreie Zeit bei der Abgabe einheitlich festzusetzen, und zwar für Eilgüter auf 48 Stunden und für Frachtgüter, sofern nicht Ausnahmen bestimmt sind (wie für Heu, Stroh und Petroleum u. s. w), auf 3 Tage mit der Massgabe, dass, im Falle in die lagergeldfreie Zeit, mit Ausnahme des ersten Tages, Sonn- oder gesetzliche Feiertage fallen, die lagergeldfreie Zeit um dieselben verlängert wird. Da jedoch dieser Beschluss in einigen Beziehungen unvollständig erschien, so wurden die Bahnverwaltungen vom Handelsministerium aufgefordert, die diesfalls entworfenen Lagerzinsbestimmungen entsprechend zu ergänzen. Die Bahnverwaltungen haben sich nun zu folgenden weiteren Anträgen geeinigt: „1. Für Heu und Stroh wird eine lagerzinsfreie Zeit von 24 Stunden zugestanden. Fallen in diese Frist Sonn- oder gesetzliche Feiertage, so wird die lagerzinsfreie Zeit um dieselben verlängert. 2. Wenn in die tarifmässig zugestandene lagerzinsfreie Frist I. für Petroleum und Mineralöle aller Art von 2 Tagen; II. für explodirbare Artikel, deren Lagerung überhaupt zulässig ist, von 24 Stunden; III. für Wolle, besonders Kunstwolle, Wollabfälle, Tuchhadern, Spinnerei-, Baumwoll- und Baumwollgarn-Abfälle, Weber-, Harnisch- und Geschirrlitzen, ferner Seide und Seidenabfälle, Flachs, Hanf, Werg, Hadern und dergleichen Gegenstände, wenn dieselben gefettet sind, von 24 Stunden; IV. für Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge von 48 Stunden, Sonn- oder gesetzliche Feiertage fallen, so werden die unter I bis IV angegebenen lagerzinsfreien Fristen um die inzwischen eingetretenen Sonn- oder gesetzlichen Feiertage verlängert. 3. Sofern in den Lokaltarifen einzelner Bahnverwaltungen für Equipagen und andere im Punkte 2 genannte Artikel eine längere lagerzinsfreie Zeit, als im Punkte 2 angegeben, festgesetzt ist, bleiben die einschlägigen Bestimmungen der Lokaltarife auch weiterhin in Wirksamkeit.“

Eisenbahnzufahrtsstrassen in Böhmen.

Ueber die Herstellung und Erhaltung solcher Strassen wurde das Landesgesetz vom 18. April d. J. veröffentlicht, welchem folgende wesentliche Bestimmungen zu entnehmen sind: a) Die Plätze vor den Bahnhöfen und Aufnahmestationen, welche für den Personen- oder Wagenverkehr nothwendig sind, bilden einen Bestandtheil der betreffenden Eisenbahn und werden in die Zufahrtsstrassen nicht eingerechnet. b) Bei Eröffnung neuer Linien oder Stationen ist zugleich für die Anlegung von

Zufahrtsstrassen, sowie dafür Sorge zu tragen, dass dieselben gleichzeitig mit den betreffenden Stationen dem Verkehre übergeben werden können. c) Die Zufahrtsstrassen sind nach den sonst bestehenden Gesetzen als Gemeinde- oder Bezirksstrassen zu behandeln, doch haben die betreffenden Eisenbahnverwaltungen einen Beitrag bis zu einem Drittel der Bau- und Erhaltungskosten zu leisten. d) Die von diesen Strassen berührten Bezirke und Gemeinden und diejenigen auch von der Bahn nicht berührten industriellen Unternehmungen, welche von diesen Strassen Vortheil ziehen, haben zu deren Bau und Instandhaltung die weiteren Beiträge zu leisten. e) Die andern Paragraphen dieses Gesetzes regeln die Konkurrenzverhandlung mit diesen Betheiligten hierüber, die diesfällige Kompetenz der Behörden u. s. w.

Industrie und Verkehrsanstalten in Ungarn.

Auf Veranlassung des Ungarischen Kommunikationsministers Baron Kemeny fanden Enqueteberathungen statt, in welchen nach Anhörung der Vertreter der Verkehrsanstalten und Sachverständigen festgestellt wurde, welche Artikel im Lande erzeugt werden, welche nicht, und in welchen Ungarn konkurrenzfähig ist. Das Schlussprotokoll der Enquete macht — wie „Nemzet" meldet — nachstehende die Bahnen betreffenden Vorschläge: „Die Eisenbahndirektionen sind auch für die Folge anzuweisen, dass sie über ihre jährlichen Anschaffungen von Materialien und Inventargegenständen dem Kommunikationsministerium einen Jahresausweis unterbreiten sollen. Diese Ausweise sind jedoch vom Jahre 1886 angefangen gemäss von der Kommission umschriebener Anweisung zu redigiren. Zur Anfertigung und Unterbreitung solcher Jahresausweise wäre auch die Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft aufzufordern, ferner die Maschinenfabrik der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und die Diosgyörer Eisen- und Stahlfabrik. Die Unternehmer von sowohl in Betrieb befindlichen, als auch erst zu bauenden Landes- oder Vizinalbahnen wären im allgemeinen zu verpflichten, dass sie die zum Eisenbahnbetriebe, respektive zum Bau oder Ausrüstung nöthigen Materialien, Fabrikations- oder Inventargegenstände im Sinne des gegenwärtigen Entwurfes im Inlande anschaffen sollen. Ebenso die staatlichen Fabriken und womöglich auch die Schifffahrtsunternehmungen. Die Direktionen der Eisenbahnen und womöglich die der Dampfschiffunternehmungen wären anzuweisen, einen Voranschlag über den Jahresbedarf an Materialien und Inventargegenständen anzufertigen, gemäss der durch die Enquete festgestellten Gruppeneintheilung und diese womöglich noch vor Eintritt des betreffenden Jahres sowohl der Regierung, als dem Landes-Industrieverein und den vaterländischen Handels- und Gewerbekammern behufs Orientirung einzusenden. Es wären die Direktionen der Eisenbahnen anzuweisen, auf jede grössere Anschaffung eine öffentliche Offertverhandlung auszuschreiben. In Bezug auf alle jene Stoffe, Fabrikate und Industrieartikel, von denen die Enquete festgestellt hat, dass sie im Lande in entsprechender Menge zu beschaffen und zu entsprechenden Preisen erhältlich sind und in Bezug auf welche im Inlande selbst genügende Konkurrenz existirt, wäre die ausländische Konkurrenz beziehungsweise Offertstellung auszuschliessen. Nachdem die Eisenbahnen, Schifffahrts- und staatlichen Unternehmungen darüber nicht orientirt sind, welche Fabrikanten und Firmen über inländische Stoffe und Artikel verfügen, wären der Landes-Industrieverein und die vaterländischen Handels- und Gewerbekammern zu ersuchen, ein diesbezügliches Register der lieferungsfähigen Fabriken und Firmen, deren Erzeugnisse und Leistungsfähigkeit derselben, beziehungsweise auch die Preise der Erzeugnisse anzufertigen und diesen Unternehmungen zu überschicken. Es wären die Direktionen der Unternehmungen anzuweisen, für die Offertverhandlung stets einen entsprechend langen Termin auszuschreiben, ferner im Falle der Gleichheit oder annähernden Gleichheit mehrerer Anträge wäre der Auftrag im Verhältniss zur Produktionsfähigkeit der betreffenden Fabriken aufzutheilen.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Schrambach nach Mariazell und für eine normalspurige Sekundärbahn von der Steirisch-Kroatischen Landesgrenze nächst Rohitsch über Sauerbrunn, Pöltschach und Gonobitz bis Unter-Drauburg zum Anschlusse an die K. K. Staatsbahn Unter-Drauburg-Wolfsberg nebst einer Abzweigung von einem Punkte der beabsichtigten Linie bei Weitenstein bis nach Cilli auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Abänderungen einiger Vorschriften für den Verkehrsdienst.

In der amtlichen Ausgabe der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe vom Jahre 1877 sind mehrere Abänderungen angeordnet worden, von welchen wir die wesentlichsten nachstehend anführen:

a) Die mit feuergefährlichen oder explodirbaren Gütern beladenen Eisenbahnwagen sind in der Regel in der rückwärtigen Hälfte des Zuges, jedenfalls aber derart einzureihen, dass hinter denselben noch wenigstens drei leere oder mit nicht leicht feuerfangenden Gegenständen beladene gedeckte Wagen folgen.

Ist die Einreihung in der rückwärtigen Hälfte des Zuges nicht thunlich, oder bilden mit explodirbaren Gütern beladene Wagen für sich einen Zug, so müssen nicht nur am Ende desselben, sondern auch hinter der Lokomotive drei Sicherheitswagen vorbezeichneter Art sich befinden.

b) Die Normen über die Einreihung von Wagen, welche zur Beförderung besonders grosser Lasten eigens konstruirt sind, unterliegen der Genehmigung der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen.

c) Bremswagen, welche Stehplateaus ohne Schutzgeländer haben oder welche mit feuergefährlichen Gütern (mit Ausnahme von Petroleum) beladen sind, dürfen nie mit Bremsern besetzt werden.

Bremswagen, welche mit Petroleum beladen sind, dürfen nur dann mit Bremsern besetzt werden, wenn sie eiserne Bremsklötze haben.

d) Bei Zügen mit Personenbeförderung gibt die Station das Signal zur Abfahrt des Zuges mit der Stationsglocke.

Bei Güterzügen gibt der Stationsbeamte dem Zugführer mündlich den Auftrag zur Abfahrt, worauf letzterer an den ersten hinter ihm postirten Zugbegleiter durch den Zuruf „Abfahrt" die Umfrage richtet, ob die Zugbegleiter zur Abfahrt bereit seien, und ist dieser Zuruf von den Zugbegleitern der Reihe nach bis zum Signalmanne fortzupflanzen.

Sobald der Zugführer, sowohl bei Personen- als bei Güterzügen, den beim Signalmanne beginnenden und der Reihenfolge nach von sämmtlichen Zugbegleitern wiederholten Ruf „fertig" vernommen hat, gibt derselbe das Abfahrtssignal, und sodann der Maschinenführer mit der Dampfpfeife das Zeichen, dass er die Lokomotive in Gang setze.

e) Dem bei Zügen mit Personenbeförderung seitens der Station zu gebenden Abfahrtssignale müssen die mit der Stationsglocke gegebenen Signale „Abfahrt erfolgt bald" und „Einsteigen" vorausgehen.

Statistik der Eisenbahnunfälle.

Das „C. Bl. f. E." veröffentlicht eine Reihe von interessanten Daten aus dem von der Verwaltung der Südbahngesellschaft Namens des Verkehrskomitees für die Oesterreichischen Eisenbahnen auf Grund der Unfallstatistik pro 1885 erstatteten Berichte, welche das Vorkommen der Unfälle auf den Oesterreichischen Eisenbahnen in sehr deutlicher, aber auch ebenso beruhigender Weise charakterisiren. Der betreffenden Zusammenstellung und dem Vergleiche derselben mit jenen aus den Jahren 1883 und 1884 ist zu entnehmen, dass im Jahre 1885 gegen das Jahr 1884 die Betriebslänge des gesammten diesseitigen Eisenbahnnetzes um 672,0 km (= 5,23 pCt.), die Anzahl der beförderten Reisenden um 3 266 172 (= 7,09 pCt.), die zurückgelegten Personenkilometer um 68,997 Millionen (= 3,70 pCt.), die zurückgelegten Zugkilometer um 9,954 Millionen (= 15,39 pCt.) und die zurückgelegten Achskilometer um 321,236 Millionen (= 11,67 pCt. zugenommen haben. Es haben sich aber auch die Unfälle im allgemeinen um 116 (= 9,66 pCt.) vermehrt. Die Gesammtzahl der getödteten und verletzten Personen hat sich im Jahre 1885 gegen 1884 um 158 vergrössert. Bezüglich der Gattung der einzelnen Unfälle ist eine Verminderung bei folgenden Positionen eingetreten: bei den Entgleisungen um 19 Fälle (= 10,67 pCt.), bei den Zusammenstössen und dem Anfahren um 5 Fälle (= 4,85 pCt.). Dagegen ist eine Vermehrung zu verzeichnen bei den Gebrechen an Fahrbetriebsmitteln um 36 Fälle (= 10,68 pCt.), bei den Verunglückungen von Menschen um 85 Fälle (= 19,23 pCt.), bei dem Ueberfahren von Thieren und Fuhrwerken um 3 Fälle (= 5,56 pCt.) und bei den Elementarereignissen um 16 Fälle (= 18,39 pCt.). Die „Gebrechen an Fahrbetriebsmitteln" auf je tausend Zugkilometer ergeben jedoch trotz der Vermehrung der Fälle ein günstigeres Resultat als im Jahre 1884. Diese Position, sowie auch die Positionen „Ueberfahren von Thieren und Fuhrwerken" und „Elementarereignisse" sind dem Einflusse der Bahnverwaltungen beinahe ganz entrückt. Leider hat aber auch die wichtigste Position, „Verunglückungen von Menschen" eine bedeutende Vermehrung erfahren (+ 85). Betrachten wir die Ursachen, so finden wir, dass infolge Unvorsichtigkeit der Verunglückten + 42 Folge, infolge Manipulation ausser dem Zug- und Verschubdienste + 32 Fälle, infolge sonstiger Ursachen + 17 Fälle, daher aus diesen Ursachen zusammen + 91 Fälle vorgekommen sind. Die beiden erstangeführten Ursachen betreffen zumeist das Bahnpersonal. Es ist wohl nicht zu leugnen, dass sowohl das Verschub- als das Zugpersonal nur zu häufig infolge übel angewendeten Diensteifers und Ausserachtlassung der Sicherheitsvorschriften verunglückt, aber es darf auch nicht übersehen werden, dass der Eisenbahndienst bei manchen Manipulationen Gefahren in sich schliesst, welche

trotz der fortwährenden Studien der Fachleute und der Einführung verschiedener Verbesserungen doch nicht gänzlich beseitigt werden können. Welche Fortschritte bereits in der Verhütung der Unfälle erzielt worden sind, geht daraus hervor, dass z. B. im Jahre 1885 entfallen ist eine Entgleisung auf 0,461, ein Zusammenstoss (oder Anfahren) auf 0,761, ein Gebrechen an Fahrbetriebsmitteln auf 0,200, eine Verunglückung von Menschen (ausschl. Selbstmord) auf 0,142 und ein Ueberfahren von Thieren und Fuhrwerken auf 1,309 Millionen Zugkilometer. Ein Elementarereigniss entfiel auf 131 Betriebskilometer, eine getödtete Person auf 15,975 und eine verletzte auf 3,350 Millionen Personenkilometer. Auf die Anzahl der beförderten Reisenden vertheilt ergibt sich ein getödteter Reisender auf 24 652 265, ein verletzter auf 1 027 178, ein getödteter Bediensteter auf 684 785 und ein verletzter auf 111 046 beförderte Reisende. Auf die Weltfahrten (eine solche gleich 4 000 Zugkilometer angenommen) vertheilt, zeigt sich nachstehendes Ergebniss: eine Entgleisung auf 11,7, ein Zusammenstoss auf 19,0, ein Gebrechen an Fahrbetriebsmitteln auf 5,0, eine Verunglückung von Menschen (ohne Selbstmorde) auf 3,5, ein Ueberfahren von Thieren und Fuhrwerk auf 32,7, ein Elementarereigniss auf 18,1 und ein Unfall überhaupt auf 1,4 Weltfahrten. Es entfällt daher ein getödteter Reisender auf 932,9, ein verletzter auf 38,9, ein getödteter Bediensteter auf 25,9, ein verletzter auf 4,2, eine getödtete mitfahrende dritte Person auf 1 865,8, eine verletzte auf 133,3, eine getödtete nicht mitfahrende dritte Person auf 40,6, eine verletzte auf 26,3 und überhaupt eine getödtete Person 15,4 und eine verletzte auf 3,2 Weltfahrten.

Vorkonzessionen der Ferdinands-Nordbahn.

Das Handelsministerium hat der genannten Bahn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die nachbenannten, von der genannten Gesellschaft zu erbauenden Lokalbahnen, und zwar: a) von Drösing nach Zistersdorf; b) von Göding zur dortigen Aerarial-Tabakfabrik; c) von Rohatetz nach Strassnitz; d) von Zauchtl über Odrau, Wigstadtl nach Bautsch; e) von Zauchtl nach Fulnek; f) von Stauding nach Wagstadt; g) von Troppau nach Bennisch, endlich h) von Holleschau nach Ustron auf die Dauer eines Jahres ertheilt. Dazu bemerkt die „N. Fr. Pr.“ folgendes: Aus Krakau wird uns telegraphirt: „Der Baudirektor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Herr W. Ast, weilte hier wegen der Inangriffnahme des Baues der Krakauer Cirkumvallationsbahn. Der Beginn der Arbeiten wird lediglich durch übertriebene Vergütungsansprüche der Eigenthümer der für diese Bahn erforderlichen Gründe verhindert. Der hiesige Gemeinderath beräth über die Mittel zur Beseitigung dieser Hindernisse, indem auch die mit dieser Bahn verbundene Herstellung einer zweiten Weichselbrücke sich verzögert, somit ein hierortiges Stadtinteresse geschädigt wird. — Zugleich gibt dieses Blatt folgende Aufklärungen über diesen Bau: Die Ferdinands-Nordbahn ist durch Uebereinkommen mit der Regierung verpflichtet, nebst der Mährisch-Schlesischen Städtebahn auch noch zehn Lokalbahnen zu bauen; zwei von den letzteren sind binnen 2½ Jahren, die anderen acht innerhalb der Jahre 1886 bis 1890 herzustellen, und zwar derart, dass die Verwaltung vor Ablauf jedes Jahres diejenigen Linien bezeichnet, welche sie im Laufe des nächstfolgenden Jahres in Angriff nehmen will. Während nun bezüglich der Städtebahn und der zwei gleichzeitig mit dieser zu vollendenden Lokalbahnen bereits die Anstalten für den Beginn des Baues getroffen werden, sind die acht anderen Lokalbahnen in das erste Baustadium, das der Vorkonzession, getreten. Trotz der Verpflichtung zum Baue musste die Nordbahn, den bestehenden Bestimmungen entsprechend, zuerst um die Vorkonzession ansuchen.

Betriebseröffnung der Kolomeaer Lokalbahnen.

Am 1. Oktober d. J. werden die Theilstrecken Kolomea-Peczenizyn und Nadwornianskie Przedmiescie - Szeparowce-Kniazdwór der Kolomeaer Lokalbahnen mit den Stationen Kolomea Bahnhof, Peczenizyn - Szczepanowski, Sopów und Szeparowce - Kniazdwór, sowie den Haltestellen Krynica debowa, Kolomea Ringplatz, Nadwornianskie Przedmiescie, Bad Pruth, Wierbiaz nizny, Sopów - Müller, Kujdance, Diatkowce - Kühnel, Diatkowce-Brettler und Szeparowce Ort dem Betriebe übergeben.

Die Stationen Kolomea Bahnhof, Peczenizyn - Szczepanowski, Sopów und Szeparowce - Kniazdwór sind für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgüterverkehr, die Haltestellen Nadwornianskie Przedmiescie, Diatkowce - Kühnel und Diatkowce-Brettler für den Personen- und Gepäckverkehr mit beschränkter Güter-Auf- und Abgabe und die Haltestellen Kolomea Ringplatz, Krynica debowa, Bad Pruth, Wierbiaz nizny, Sopów-Müller, Kujdance und Szeparowce Ort nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet.

Für den Güter - Uebergangsverkehr von den Kolomeaer Lokalbahnen auf die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn und umgekehrt sind von der vorgesetzten Behörde bis auf weiteres Zuschlagsfristen zu den reglementsmässigen Lieferzeiten und zwar für Eilgüter 6 Stunden, für Frachtgüter 12 Stunden genehmigt worden. (Vergl. auch die entsprechende Bekanntmachung in dieser Nummer).

Eröffnung der Sekundärbahn Csata-Ipolyság.

Am 24. d. Mts. ist die Fortsetzung der Sekundärbahn Esztergom-Nána-Csata, Csata-Ipolyság mit den Stationen resp. Haltestellen Zalaba, Ipoly - Pasztó, Bél, Szakállos, Visk und Ipolyság dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Die Haltestellen Zalaba und Bél dienen nur dem Personen- und Gepäckverkehre, während die übrigen Stationen für den Gesammtverkehr eröffnet wurden.

Gleichzeitig wird die bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr in Wagenladungen dienende Haltestelle Kéménd der Linie Esztergom-Nána-Csata für den unbeschränkten Gesammtverkehr eröffnet.

Rechtsverhältniss der K. K. Postanstalt zu den Eisenbahnen in Oesterreich.

Diese Zusammenstellung „bearbeitet im Postkursbüreau des K. K. Handelsministeriums“ ist im Verlage der K. K. Hof- und Staatsdruckerei um den Ladenpreis von 80 kr. erschienen. In dieser schon zweiten Auflage (die erste datirt vom Jahre 1884) wurden die Konstitutivurkunden aller jener Eisenbahnen aufgenommen, welche entweder ihrer ganzen Ausdehnung nach, oder nur mit einzelnen Theilstrecken in der Oesterreichischen Reichshälfte liegen, und es haben diesfalls nur jene Artikel, bezw. Paragraphen der betreffenden Konzessionsurkunden Aufnahme gefunden, welche das Rechtsverhältniss der K. K. Postanstalt zu den Eisenbahnen behandeln, bezw. für die Beurtheilung desselben massgebend sind. Gemäss § 10 lit. f des Eisenbahnkonzessionsgesetzes und § 68 der Eisenbahnbetriebsordnung, andererseits aber gemäss Artikel II des Lokalbahngesetzes wird den Eisenbahnverwaltungen die Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung der Briefpost und nur theilweise auch der Fahrpost auferlegt, indem bezüglich der nicht ausdrücklich bedungenen Leistungen für die letztere besondere Vereinbarungen vorbehalten wurden. Diese sind auch der mannigfaltigsten Art, indem Jahrespauschalien (bis zur Höhe von 26 000 fl. bei der Böhmischen Nordbahn) oder Vergütungen pro Zugmeile oder Wagenkilometer vereinbart wurden, welche Vereinbarungen für alle im Betriebe stehenden Voll- und Sekundärbahnen im vorliegenden Werke dargestellt werden. So wie wir noch kein selbständiges Postgesetz besitzen, so ist auch ein solches Eisenbahn-Postrecht noch nicht möglich; aber aus den selbst für ein und dieselbe Bahnverwaltung für ihre verschiedenen Linien verschiedenartig festgestellten Bestimmungen über den Postverkehr lassen sich doch schon jetzt gewisse einheitliche Grundsätze wahrnehmen, welche mit der Zeit wohl zu einem solchen Eisenbahn-Postrechte führen werden. Dessen Herstellung wird deshalb auch leichter werden, weil die Post ihren bisherigen Personenverkehr ganz den Eisenbahnen überlassen musste, um sich auf den Brieftransport und nur den kleinen Packetverkehr zu beschränken, für welchen leichter eine Gleichförmigkeit zu erzielen sein dürfte. Immerhin wird auch ein solches Postrecht nur innerhalb des Rahmens der Eisenbahngesetzgebung sich entwickeln können, obwohl auch in vielen Fällen die Bediensteten der Bahn Beamte der Postverwaltung werden. Bis dahin ist auch ein solches Sammelwerk, wie das gegenwärtige, von Wichtigkeit, welches die administrative Leistung jeder dieser Bahnen gegenüber der Postverwaltung genau darstellt und daran die finanziellen Abmachungen, mitunter auch deren Ergebnisse, reiht. Das Werk hat sich aber noch weitere Grenzen gezogen, indem auch noch andere Angaben, welche mit der postalischen Beförderung, wenn auch nur im losen Zusammenhange stehen, aufgenommen sind. Dagegen vermissen wir darin die allerdings nur eine untergeordnete Bedeutung habende Darstellung des Briefmonopols und dessen Ausnahmen, sowie der Grenze des Höchstgewichtes und Umfanges der Postpackete, welche Ergänzungen in einer nächsten Auflage wohl berücksichtigt zu werden verdienten.

Börsenbericht und Koursnotiz.

An der Philosophie des Unbewussten, welche die Leiter unserer Börse beherrscht, zerschellen die wichtigst scheinenden Ereignisse auf Bulgarischem Boden, die geistreichsten Kombinationen der Diplomaten, die kühnsten Pläne der Politiker. Nachdem beruhigende Nachrichten über die Erkrankung des Deutschen Kaisers einlangten und ein nur leider zu wenig ausgiebiger Regen die tropische Hitze gemildert und damit die herabgesunkenen Ausfuhrhoffnungen wieder etwas erweckt hat, war auch die Haussesströmung für die tonangebenden Bahneffekten gewonnen. So notiren Carl-Ludwigbahn 195.75, Oesterreichische Nordwestbahn 172.25, Elbethalbahn 168, Staatsbahn 228.60 und Südbahn 103. Ein seit Jahren nicht vorgekommenes Ereigniss, dass infolge der Anschaffung von Repetirgewehren

für die ganze Oesterreichische Armee die Aktien der sonst gar nicht beachteten Waffenfabrik-Gesellschaft an einem Tage um 20 fl. stiegen, erhöhte auch die Kauflust für andere Effekten, besonders Böhmische Bahnen, deren August-Einnahmen sich vorzüglich gestaltet haben.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4198 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ, betreffend den zu No. I (pos. 15) der Stuttgarter Generalversammlung gefassten Beschluss auf Neubearbeitung des Vereins-Wagenregulativs (abgesandt am 23. d. Mts.).

No. 4287 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Uebersendung der statistischen Nachrichten über die Ergebnisse des Verkehrs auf kombinirbare Rundreisebillete, umfassend die Ausgabezeit des Jahres 1885 (abgesandt am 24. d. Mts.).

No. 4295 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 4305 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend die Verwendung von Kartonpapier bezw. Schreibleinewand für die Umschläge der kombinirbaren Rundreisebillete (abgesandt am 23. d. Mts.).

No. 4313 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 24. d. Mts.).

No. 4316 vom 21. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 23. d. Mts.).

Brünigbahn.

Der Bau der Brünigbahn, d. h. die Verbindung des Berner Oberlandes mit dem Vierwaldstätter-See, den beiden Hauptpunkten des Touristenverkehrs in der Schweiz, durch einen Schienenstrang, ist gesichert, nachdem sowohl der Berner Grosse Rath als die Berner Regierung sich dahin geeinigt haben, dem Unternehmen, dessen Durchführung die Jura-Bern-Luzern-Gesellschaft übernommen hat, eine Staatsunterstützung zu Theil werden zu lassen. Der Kanton Oberwalden, welchen die Bahn durchstreicht, sieht den Bau nicht gern, weil er fürchtet, dass durch die Eisenbahn ihm die Vortheile entgehen, welche er aus dem Fremdenverkehr durch Benutzung der Fuhrwerke und der Hôtels Brünig hat. — Die Brünigbahn beginnt in Brienz und endigt im Alpnach-Gestad, erhält aber eine Abzweigung nach Meiringen. Die 45,5 km lange Bahn soll eine Spurweite von 1 m erhalten. Auf der Bergstrecke sollen theilweise Zahnradschienen zur Verwendung gelangen. Die Thalstrecken Brienz-Meiringen und Lungern-Alpnach-Gestad werden das ganze Jahr, die Bergstrecke nur im Sommer im Betriebe stehen. Der kleinste Kurvenradius wird für die Thalbahn 140, für die Bergbahn 120 m, die Maximalsteigung für die Thalbahn 12 pro Mille, für die Bergbahn 12 pCt. betragen.

Aus Italien.

Eröffnungen vom 1. Mai — 1. August.

1. Mittelmeerbahn-Linien:

a) Airasca-Cavallermaggiore. Am 17. Mai wurde die 15 km lange Reststrecke dieser Linie Moretta-Cavallermaggiore mit den beiden Zwischenstationen Villanova Solaro und Cavallerleone eröffnet; die erstere dient dem vollen Verkehr, letztere vorläufig nur für den Transport von Personen, Gepäck, Hunden und Eilgut (von höchstens 50 kg das Stück).

b) Cajanello-Isernia. Am 19. Mai hat die Eröffnung der 21 km langen Strecke ab Cajanello bis Venafro mit den Zwischenstationen Presenzano und Sesto Capriati für vollen Verkehr stattgefunden; der Rest sollte noch im Sommer 1886 eröffnet werden.

Ivrea-Aosta. Die 48 km lange Reststrecke Donnaz-Aosta wurde am 5. Juli eröffnet, so dass die gesammte 66,4 km lange Linie endlich in Betrieb gesetzt ist. Stationen sind Hône-Bard, Arnaz H., Verrès, Montjovet H., St. Vincent H., Chatillon, Chambave, Nus, St. Marcel, Quart Villefranche und Aosta; nach den Orten St. Didier und Courmayeur, 4 bezw. 5 Stunden von Aosta, führt zunächst eine vereinbarte Verbindung mittelst bequemer Stellwagen. Von den vorerwähnten Stationen sind Arnaz, Montjovet und St. Vincent zunächst nur für die Beförderung von Reisenden, Gepäck, Hunden und Eilgut, alle übrigen für vollen Verkehr eingerichtet.

Como-Varese-Laveno. Nachdem der in der Strecke Varese-Casbenno gelegene Tunnel von San Pedrino vollendet worden, ist die Reststrecke Varese-Laveno und damit die gesammte der gleichnamigen Bahngesellschaft gehörige Linie am 4. Juli eröffnet worden. Gesammtlänge 52 km, neu eröffnet 22 km, mit den Zwischenstationen Casbenno, Molina, Gavirate, S. Andrea, Gemonio, Cittiglio, Laveno Hafen.

2. Adriatische Linien.

a) Porto Civitanova-Macerata-Albacina. Am 22. Mai wurde die Strecke Pansula-Macerata eröffnet, so dass nun 28 km dem Betrieb übergeben sind; die einzige neue Station Macerata dient dem vollen Verkehr.

b) Mestre-Portogruaro. Von dieser Linie wurde am 17. Juni die 26,55 km lange Strecke San Donà-Portogruaro dem Betriebe übergeben; Stationen sind Ceggia, S. Stino (di Livenza) und Portogruaro, alle drei für vollen Verkehr.

c) Von der Linie Ravenna-Rimini sollte die Strecke Cervia-Cesenatico am 5. Juni eröffnet werden.

3. Venezianische Eisenbahn-Baugesellschaft.

Am 24. Juni wurde die Linie Udine-Cividale, 15 km, eröffnet, zunächst nur für Personen, Gepäck und Hunde.

4. Tramways.

Am 28. Juli wurde die Trambahn Mantua-Ostiglia, 36,8 km Länge, welche die Eisenbahn Mantua-Legnago kreuzt, mit den Stationen: Te (Hauptstation), Cerese, Pistola, Pagnolo, Governolo, Sustinente, Grola, Serravalle und Ostiglia eröffnet. Diese Trambahn verbindet zwei bedeutende gewerbreiche Orte, Brescia und Ostiglia; der Betrieb ist für 50 Jahre der „Société Belge" zu Brüssel übergeben.

Am 29. Juli fand auch die erste Fahrt auf der neuen Tramlinie Mantua-Asola statt.

Litteratur.

P. Stühlen's Ingenieur-Kalender erschien soeben als 22. Jahrgang für das Jahr 1887 unter Mitwirkung von R. M. Daelen, Civilingenieur in Düsseldorf, und L. Grabau, Civilingenieur in Hannover, herausgegeben von Friedrich Bode, Civilingenieur in Hamburg, im Verlag von G. D. Baedeker in Essen. Im wesentlichen hat der vorliegende 22. Jahrgang den sich trefflich bewährt habenden Inhalt des vorigen Jahrgangs beibehalten. Hier und da sind zweckmässige Kürzungen vorgenommen und zahlreiche kleine Zusätze gemacht worden. Der 15. Abschnitt „Eisenbahnen" ist den kürzlich erlassenen Normen angepasst. Die Tabelle der Gasgewinde wurde den bestehenden Verhältnissen entsprechend umgearbeitet. — Auch diesem Jahrgang ist das Westentaschenbuch wieder beigegeben, welches indessen für die Folge nicht mehr apart bezogen werden kann. Diese Ergänzung des Kalenders hat bereits im vorigen Jahre allseitige freundliche Aufnahme gefunden und sich äusserst praktisch erwiesen. Der Inhalt des kleinen „Rathgeber in der Westentasche" ist ein ausserordentlich reicher. Als neu aufgenommen erwähnen wir: Mass- und Gewichtstabellen für Dampfkessel mit grossem Wasserraum; Säulentabellen; die Normaltabelle für gusseiserne Muffen- und Flanschenrohre und vermehrte Angaben zur Berechnung von Flächen und Körpern. — Eine dankenswerthe Zugabe bilden ferner die „Sozialpolitischen Reichsgesetze", welche sich verbunden mit dem gewerblichen und litterarischen Anzeiger neben verschiedenen Beilagen in einer besonderen Enveloppe befinden. In diesem Heftchen werden uns geboten: das Gesetz betreffend Krankenversicherung der Arbeiter vom 15. Juni 1883; das Gesetz betreffend Unfallversicherung der Arbeiter vom 6. Juli 1884; das Gesetz betreffend die Ausdehnung der Unfall- und Krankenversicherung vom 28. Mai 1885; das Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 und endlich das Gesetz betreffend das Staatsschuldbuch vom 20. Juli 1883. — Bei trefflicher Ausstattung ist trotz der vielfachen Bereicherung der Preis derselbe geblieben*), wie im vorigen Jahre. Der alte bewährte Freund der Maschinen- und Hüttentechniker sei daher bestens empfohlen.

*) Der Preis beträgt für die Ausgabe A (in Ledereinband mit Klappe und Bleistift) 3 ℳ 50 ₰, und für die Ausgabe B (in Brieftaschenformat mit Gummiband und Bleistift) 4 ℳ 50 ₰.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16. — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 75 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 25. September 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Rumänisch- bezw. Galizisch und Südwestrussisch - Norddeutscher Maisverkehr. Mit dem 1. Oktober bezw. — soweit Erhöhungen herbeigeführt werden — mit dem 1. Dezember cr. treten zu dem am 1. September cr. zur Einführung gelangten Nachtrag I zum Tarif für den obenbezeichneten Verkehr nachstehende Berichtigungen in Kraft:

Seite 9.

Der Frachtsatz Briesen-Zuczka transito beträgt 3,03, nicht 3,08 *M.*,
der Frachtsatz Halbe-Zuczka transito beträgt 3,09, nicht 3,06 *M.*,
der Frachtsatz Königs-Wusterhausen transito beträgt 3,09, nicht 3,06 *M.*;

Seite 10.

der Frachtsatz Podelzig-Zuczka transito beträgt 3,03, nicht 3,08 *M.*,
der Frachtsatz Schönfliess-Zuczka transito beträgt 3,03, nicht 3,07 *M.*
pro 100 kg.

Breslau, den 17. September 1886. (1968)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Fahrplan der Eutin-Lübecker Eisenbahn
vom 1. Oktober 1886.

I. Eutin-Lübeck.

Station						
Eutin . . .	Abf.	5.50	8.40	11.05	2.00	6.20
Ottendorf . .	„	6. 3	8.53	—	2.16	—
Gleschendorf.	„	6.12	9.02	11.24	2.27	6.40
Pansdorf . .	„	6.26	9.16	11.37	2.42	6.52
Schwartau. .	„	6.40	9.30	11.50	2.59	7.05
Lübeck . . .	Ank.	6.50	9.40	12.00	3.10	7.15

2. Lübeck-Eutin.

Station						
Lübeck . . .	Abf.	7.10	9.55	12.25	3.40	6.05
Schwartau. .	„	7.23	10.06	12.38	3.55	6.15
Pansdorf . .	„	7.37	10.19	12.52	4.11	6.26
Gleschendorf.	„	7.54	10.33	1.09	4.2	6.37
Ottendorf . .	„	8.01	—	1.16	4.36	—
Eutin . . .	Ank.	8.15	10.50	1.30	4.50	6.51

3. Ahrensboeck-Gleschendorf.

Station					
Ahrensboeck . . .	Abf.	7.15	8.30	12.35	6.00
Zuckerfabr. Ahrensb. *		7.20	8.35	12.40	6.05
Brauner Hirsch * .		7.30	8.45	12.50	6.15
Gleschendorf . . .	Ank.	7.40	8.55	1.00	6.25

4. Gleschendorf-Ahrensboeck.

Station					
Gleschendorf . . .	Abf.	7.55	9.15	2.35	6.45
Brauner Hirsch * .		8.05	9.25	2.45	6.55
Zuckerfabr. Ahrensb. *		8.10	9.30	2.50	7.00
Ahrensboeck . . .	Ank.	8.20	9.40	3.00	7.10

* bedeutet Halten nach Bedarf.

Lübeck, den 18. September 1886. (1969)
Der Verwaltungsrath.

3. Eröffnungen.

Betriebseröffnung der Bahnstrecke Loslau-Annaberg. Am 1. Oktober d. J. wird die Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung Loslau-Annaberg und die an derselben belegene Haltestelle Gross-Gorzütz für die unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die auf dieser Strecke kursirenden Personenzüge sind aus den auf den Stationen aushängenden Plakatfahrplänen für das kommende Winterhalbjahr zu ersehen.

Für den Personenverkehr kommen zunächst nur Billets der II., III. und IV. Wagenklasse zur Ausgabe. Die in dem am 20. Juni d. J. ausgegebenen Nachtrage IV. zum diesseitigen Lokal-Gütertarif vom 1. April 1885 enthaltenen Tarifsätze für die Haltestelle Gross-Gorzütz und Ermässigungen in den Frachtsätzen der Bahnhöfe Annaberg, Kreuzenort und Oderberg und der Haltestelle Tworkau treten mit dem 1. Oktober cr. in Kraft. Die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehr mit Gross-Gorzütz erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Lokaltarifs für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere vom 1. April 1885 unter Zugrundelegung der im Nachtrage IV zum Lokal-Gütertarif enthaltenen Entfernungen, welche zugleich auch für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren massgebend sind.

Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist die vorbezeichnete Haltestelle vorläufig nicht geeignet.

Breslau, den 17. September 1886. (1970)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kolomeaer Lokalbahnen. Betriebseröffnung. Am 1. Oktober d. J. werden die Theilstrecken Kolomea - Peczenizyn und Nadwornianskie Przedmiescie - Szeparowce - Kniazdwór der Kolomeaer Lokalbahnen mit den Stationen Kolomea Bahnhof, Peczenizyn - Szczepanowski, Sopów und Szeparowce-Kniazdwór, sowie den Haltestellen Krynica debowa, Kolomea Ringplatz, Nadwornianskie Przedmiescie, Bad Pruth, Wierbiaz nizny, Sopów - Müller, Kujdance, Diatkowce-Kühnel, Diatkowce - Brettler und Szeparowce Ort dem Betriebe übergeben.

Die Stationen Kolomea Bahnhof, Peczenizyn-Szczepanowski, Sopów und Szeparowce-Kniazdwór sind für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgüter-Verkehr, die Haltestellen Nadwornianskie Przedmiescie, Diatkowce - Kühnel und Diatkowce-Brettler für den Personen- und Gepäckverkehr mit beschränkter Güter-Auf- und Abgabe und die Haltestellen Kolomea Ringplatz, Krynica debowa, Bad Pruth, Wierbiaz nizny, Sopów-Müller, Kujdance und Szeparowce Ort nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet.

Der Verkehr auf den Kolomeaer Lokalbahnen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Betriebsreglements vom 1. Juli 1874 nebst Nachträgen, insoferne von der K. K. Aufsichtsbehörde nicht Ausnahmsbestimmungen genehmigt sind.

Die Aufnahme und Beförderung von Personen und Reisegepäck erfolgt mittelst aller für diese Beförderung bestimmten, laut besonders veröffentlichter Fahrordnung verkehrenden Züge.

Eil- und Frachtgüter werden innerhalb der mit einer besonderen Bekanntmachung verlautbarten Expeditionszeiten zum Transporte übernommen und zum Bezuge ausgefolgt.

Für den Güter-Uebergangsverkehr von den Kolomeaer Lokalbahnen auf die Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn und umgekehrt werden mit Genehmigung des hohen K. K. Handelsministeriums bis auf Weiteres nachstehende Zuschlagsfristen zu der reglementmässigen Lieferzeit bemessen und zwar:

für Eilgüter 6 Stunden
für Frachtgüter 12 Stunden

Die Beförderung von explodirbaren Gütern ist im Civilgüter-Verkehre ausgeschlossen.

Das Betriebsreglement sowie die Gebührentarife für den Personen- und Sachentransport liegen in den Stationen zur Einsicht des Publikums bereit und können die Tarife in allen Stationen der Lokalbahn und denen der Strecke Lemberg-Suczawa sowie bei der Centralleitung der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz - Jassy Eisenbahn in Wien und der Betriebsdirektion dieser Eisenbahn in Lemberg zum Preise von 50 Kreuzern pro Exemplar bezogen werden.

Exemplare des Eisenbahn - Betriebsreglements werden gegen Erstattung der Selbstkosten abgegeben.

Wien, am 15. September 1886. (1971)
Der Konzessionär
der Kolomeaer Lokalbahnen.
Der Verwaltungsrath
der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft,
als betriebsführende Verwaltung.

4. Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1886 tritt der Nachtrag VII zum **Staatsbahn-Güter-Tarif Bromberg-Breslau in Kraft.**

Derselbe enthält:

1. Erweiterung der Spezial - Bestimmungen zum Betriebs-Reglement;
2. Gültigkeit der Frachtberechnung für Kahlbude;
3. Aufnahme neu eröffneter Stationen des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Bromberg: Tralau, Neuteich, Marienau, Tiegenhof und Jamielnik vom 1. Oktober 1886 ab; Wrotzlawken vom 15. Oktober d. Js. ab und Konojadt, Naymowo, Strasburg i. W., Seeresen und Carthaus vom 1. November d. Js. ab;
4. Aufnahme neu eröffneter Stationen des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Breslau; der Tag der Gültigkeit der Frachtberechnung wird später bekannt gegeben werden;
5. Erweiterung des Ausnahme-Tarifs 1 für Getreide etc. für den Verkehr mit Posen und Neumühl-Kutzdorf;
6. Ermässigte Frachtsätze des Ausnahme-Tarifs für Getreide etc. im Verkehre mit Löbau i. W. und Mortung M. Ml. E.;
7. Aufnahme von Ausnahme-Tarifsätzen für Getreide etc. zwischen Ziegenhals tr. und Klaukendorf, Kl. Gnie und Korschen;
8. Aufhebung des Ausnahme - Tarifsatzes für Getreide etc. zwischen Schildberg und Schivelbein;
9. Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahme - Tarifs für Sprit und Spiritus zum Export von Breslau, Lissa, Kosel, Münsterberg und Posen nach Danzig, Königsberg, Neufahrwasser und Memel;
10. Berichtigungen.

Die in diesem Nachtrag enthaltenen Tariferhöhungen treten erst mit dem 15. November d. Js. in Kraft. An Stelle der im Nachtrag VI aufgenommenen Entfernungen für die Stationen der Strecke Simonsdorf-Tiegenhof treten die in diesem Nachtrag aufgenommenen Entfernungen. Exemplare dieses Nachtrags sind durch Vermittelung unserer Billet-Expeditionen zu beziehen. (1972)

Bromberg, den 19. September 1886.
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Braunschweig-Magdeburg-Sächsischer Verband. Am 1. Oktober d. Js. wird die Station Tangermünde der Stendal-Tangermünder Eisenbahn-Gesellschaft in den direkten Verkehr mit den Stationen Dresden - Altstadt, Dresden-

Neustadt (Leipz. und Schles. Bhf.) einbezogen.

Die betreffenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren. (1973)

Dresden, am 21. September 1886.
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokal-Vieh- etc. Tarif für den Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt und die Thüringischen Privatbahnen. Mit dem 1. Oktober d. Js. gelangt zu dem vorbezeichneten Tarife der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement.

II. Ergänzung der Tarifvorschriften.

Der Nachtrag ist durch die Abfertigungsstellen der am Tarif betheiligten Bahnen zu beziehen. (1974)

Erfurt, den 20. September 1886.
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch - Bayerisch - Hessisch - Nassauischer Gütertarif. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ist zum oben bezeichneten Tarif vom 1. Juni 1882 der Nachtrag V errschienen. Durch denselben kommen neben neuen Ausnahmetarifen für Graphit und Erze theilweise geänderte Frachtsätze für die Stationen Pilsen, Prag und Kralup zur Einführung.

Frankfurt a/M., den 21. Septbr. 1886 (1975)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Haltestelle Volpriehausen (Eisenbahndirektionsbezirk Hannover) wird mit dem 1. k. Mts. in den direkten Wagenladungs - Güterverkehr mit den Stationen der Oberhessischen Eisenbahnen einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.

Giessen, den 18. September 1886. (1976)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Staatsbahn-Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Magdeburg. Am 1. Oktober d. J. treten zum Tarife vom 1. Juli 1885 für den obenbezeichneten Verkehr und zu dem zugehörigen Anhange die Nachträge 5 in Kraft.

Dieselben enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Aenderung und Ergänzung von Stationsnamen, neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Camin, Herrnstadt, Klein-Bargen, Pakuswitz, Schönborn und Tschepline des Eisenbahn - Direktionsbezirks Breslau, ferner neue Eilgut- und Frachtstückgutsätze für die Station Mocker O. S. desselben Direktionsbezirks und Berichtigungen. Exemplare der Nachträge sind von den betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen.

Magdeburg, den 20. Septbr. 1886. (1977)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der übrigen betheiligten
Verwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Die nach den Bekanntmachungen vom 22. Mai, 7. Juni und 2. August d. J. für den Rücktransport leerer Bierfässer bei Verladung in verfügbare, sonst leer nach Bayern zurücklaufende Bierspezialwagen für eine beschränkte Anzahl Sächsischer und Bayerischer Stationen eingeführte Ausnahmetarifirung wird mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. Js. an auf den Verkehr sämmtlicher Sächsischer und Bayerischer Verbandsstationen ausgedehnt. (1978)

Dresden, am 20. September 1886.
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. tritt der 2. Nachtrag zum **Nassau-Pfälzischen Tarif** in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die Pfälzische Station Mundenheim, sowie Ausnahmesätze für Obst als Eilgut nach Frankfurt a. M. und Höchst a. M.

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren. (1979)

Frankfurt a. M., den 14. September 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober 1886 tritt ein neuer **Reexpeditionstarif für die Beförderung von Flachs, Flachsheede, Hanf, Hanfgarn (sogenanntes Seilergarn), Hanfheede und Werg zwischen Königsberg i. Pr.,** Station des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg einerseits und **Deutschen und Niederländischen Stationen** andererseits in Kraft.

Soweit durch diesen Tarif Erhöhungen gegen die bisherigen Tarifsätze vorkommen, treten dieselben erst mit dem 16. November 1886 in Geltung. (1980)

Bromberg, den 18. September 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahn-Verband. (Ausnahme-Tarifirung für leer zurückgehende Bierfässer bei Beförderung in Bier-Spezialwagen.)

Vom 25. d. Mts. ab wird für die Beförderung leer zurückgehender Bierfässer bei Verladung in leer zurückgehende Bier - Spezialwagen im Verkehre von Station Leipzig (Thüringer Bahnhof) des Direktionsbezirks Erfurt nach Station Pilsen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen die Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 1000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief zu den Sätzen des Spezialtarifs III berechnet, sofern nicht die Berechnung zu den Sätzen des Spezialtarifs A 2 eine billigere Fracht ergibt. (1981)

Magdeburg, den 20. September 1886.
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. Durch den am 1. Oktober d. Js. in Kraft tretenden Nachtrag X zum Tarif vom 1. Juli 1883 werden die am erstgenannten Tage zur Eröffnung kommenden Stationen Blechhammer, Hüttensteinach, Köppelsdorf, Lauscha, Steinach und Veilsdorf der Werra-Eisenbahn in den direkten Verkehr mit den Stationen der Bayerischen Staatsbahnen einbezogen; ausserdem enthält der Nachtrag Stationstarifsätze für Marksuhl-Eger, Franzensbad und Hof, Ausnahmefrachtsätze für Fluss- und Schwerspath nach Passau-Donaulände sowie einige Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrags können von den betheiligten Güter-Expeditionen unentgeltlich bezogen werden. (1982)

Meiningen, den 13. September 1886.
Die Direktion
der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Eydtkuhner Transit - Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1886 tritt der Nachtrag 1 zu dem vom 1. März 1886 gültigen Transit-Gütertarif zwischen der Station Eydtkuhnen einerseits und den Deutschen und Niederländischen Verbandstationen andererseits in Kraft. Derselbe enthält an Stelle der bisherigen Ausnahmetarife I A für Flachs etc. und II für Hanf etc. neue gleichnamige Ausnahmetarife zum Anschluss an die vom 1. Oktober 1886 in Kraft tretenden gleichnamigen Ausnahmetarife im Deutsch-Russischen Eisenbahnverbande.

Bromberg, den 19. September 1886. (1983)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch - Polnischer Verband. Die Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn übernimmt im rubrizirten Verbande vom 10. November cr. ab keine Verantwortlichkeit für eine Ueberschreitung der Lieferfrist bezüglich derjenigen Transporte, die über Dombrowa nach Deutschland zur Beförderung gelangen, weil in vielen Fällen schmalspurige Wagen zur sofortigen Uebernahme und Weiterbeförderung der Transporte nicht vorhanden sind.

Breslau, den 21. September 1886. (1984)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung
des Schlesisch-Polnischen Verbandes.

Am 1. Oktober d. Js. wird zum **Süddeutschen Verbands-Gütertarif** (Verkehr mit Oesterreich - Ungarn) Theil II Heft No. 7 vom 1. April 1885 der I. Nachtrag ausgegeben, welcher enthält:

1. Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes;
2. Neue und abgeänderte Frachtsätze für verschiedene Stationen;
3. Ausnahmetarife für verschiedene Artikel;
4. Kürzungstabellen zu den Klassen- und Ausnahmetarifen.

Die Frachtsätze des Tarifes, sowie des I. Nachtrages ermässigen sich bis auf weiteres um die in der Kürzungstabelle II angegebenen Beträge.

Der Nachtrag wird vom Materialdepot der K. Bayerischen Staatseisenbahnen und von den betheiligten Endverwaltungen auf Bestellung um den Preis von 50 ₰ oder 25 kr. Oe. W. für das Exemplar abgegeben.

München, den 17. September 1886. (1985)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen,
Verkehrsabtheilung.

Im **Süddeutschen Eisenbahnverband** werden voraussichtlich am 1. November d. Js. für den Verkehr der Stationen Frankfurt a/M. (Bahnhöfe der K. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M., der Hessischen Ludwigsbahn und der Main-Neckarbahn), Gustavsburg, Kastel, Mainz, Ludwigshafen a/R. und Mannheim (Badische Bahn und Hessische Ludwigsbahn), ferner Mannheim Neckarvorstadt mit Oesterreich - Ungarn (exkl. Böhmen) neue Frachtsätze eingeführt, welche bei theilweisen Ermässigungen auch theilweise Erhöhungen enthalten.

München, den 15. September 1886. (1986)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen,
Verkehrsabtheilung.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.) - Oberhessen. Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag V zum Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) einerseits und Stationen der Oberhessischen Eisenbahnen andererseits vom 1. April 1883 in Kraft, welcher ausser sonstigen Aenderungen und Ergänzungen die Tarifkilometer für die neuen Stationen Erbach i. Westerw., Frickhofen, Korb, Langenhahn, Niederzenzheim, Westerburg, Wilmenroth und Wilsenroth, sowie anderweite Tarifkilometer für die Stationen Hachenburg, Hattert und Ingelbach enthält. Exemplare sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 22. September 1886. (1987)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Beförderung leerer Bierfässer. Vom 1. Oktober d. Js. ab kommen bis auf Widerruf im Verkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und der Hessischen Ludwigseisenbahn für die Beförderung von gebrauchten leeren Bierfässern, wenn dieselben in Bierspezialwagen verladen werden, welche nach der Bestimmungsstation der Fässer zurückzuschicken sind, bei Aufgabe von mindestens 1 000 kg die

Frachtsätze des Spezialtarifs III zur Berechnung, sofern nicht die Tarifirung zum halben Gewicht nach der Stückgutklasse eine billigere Fracht ergibt. Diese Beförderung der Bierfässer bezw. eine entsprechende Frachtberechnung kann nur verlangt werden, wenn geeignete Spezialwagen zur Verfügung stehen. Die Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen ertheilen Auskunft darüber, für den Verkehr welcher Stationen und unter welchen besonderen Bedingungen die vorstehende Frachtberechnung Anwendung zu finden hat. (1988)

Frankfurt a/M., den 21. September 1886.
Für die betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin - Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. Oktober d. J. tritt ein neuer Tarif für den Berlin-Sächsischen Verbands-Güterverkehr in Kraft, welcher den Tarif vom 1. Mai 1884 aufhebt. Insoweit der neue Tarif, welcher bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen ist, in Bezug auf die Ausnahmetarife für Getreide und Steine einzelne Beschränkungen erfahren hat, bleiben die bezügl. bisherigen Sätze noch bis zum 15. November 1886 in Wirksamkeit.

Dresden, am 20. September 1886. (1989)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif vom 1. August 1886 für die Beförderung von Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieg- etc. Gebiet, sowie von Ruhrkokes nach den Hochofenstationen jener Gebiete. Die Station Runkel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. wird vom 25. d. Mts. ab für den Versand von Eisenerz in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen, worüber das Nähere bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren ist.

Köln, den 20. September 1886. (1990)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 1. Oktober d. J. werden die Stationen Erbach i. Westerwald, Frickhofen, Korb, Langenhahn, Niederzeuzheim, Westerburg, Wilmenroth und Wilsenroth des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) in die Abtheilungen A bis G des **Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutschen Verbandes** für die Beförderung von Gütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren aufgenommen.

Das Nähere ist bei den genannten, sowie bei den übrigen betheiligten Verbandsstationen zu erfragen.

Köln, den 22. September 1886. (1991)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. kommt zum Südwestdeutschen Tarifheft 8 (Badisch-Pfälzischer Güterverkehr) der Nachtrag XV zur Einführung; derselbe enthält Frachtsätze für in den direkten Verkehr neu einbezogene Stationen sowie Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Karlsruhe, den 20. September 1886. (1992)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Vertrags-Kohlentarif von Zechen des Ruhrgebiets nach Paris. Die Gültigkeitsdauer des am 1. Juli 1882 für die Beförderung von Steinkohlen in Extrazügen von den Stationen Kray und Schalke der Eisenbahn - Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch) nach Station Paris der Französischen Nordbahn in Kraft getretenen ermässigten Ausnahme-Tarifsatzes von 156,00 Frcs. pro 10 000 kg ist bis zum 31. Dezember 1891 verlängert worden.

Die Anwendung dieses Ausnahmetarifsatzes, welcher auch auf den Verkehr ab Station Hugo des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld ausgedehnt worden ist, erfolgt wie bisher nur, wenn sich der Versender zur Absendung eines Transportquantums von wöchentlich mindestens drei Extrazügen mit Ladung von wenigstens je 250 000 kg auf die Dauer eines Jahres vertragsmässig verpflichtet.

Köln, den 25. September 1886. (1993)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft. Westungarisch - Oesterr. Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 10. Oktober l. J. tritt das Heft III zum Westungarisch - Oesterreichischen Eisenbahnverband (Tarif für den direkten Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Mahlprodukten zwischen Stationen der Kgl. Ungar. Staatsbahnen [Linie Budapest, Bruck a/L., südliche Linie und Linie Vallány-Brod], K. K. pr. Südbahn - Gesellschaft [Ungarische Linien], Budapest - Fünfkirchner, Fünfkirchen - Barcser und Mohács - Fünfkirchner Eisenbahn, Raab - Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn und Ungarischer Westbahn einerseits, u. Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, K. K. pr. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, pr. Oesterr. - Ungar. Staats - Eisenbahngesellschaft [östliche Linien], K. K. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, K. K. pr. Böhmischen Kommerzialbahnen, K. K. pr. Böhmischen Nordbahn, K. K. pr. Böhmischen Westbahn, ausschliesslich pr. Buschtêhrader Eisenbahn, K. K. Eisenbahn - Betriebsdirektion Prag, K. K. pr. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der K. K. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn andererseits) in Kraft unter gleichzeitiger Aufhebung des Spezialtarifes für Getreide, Hirse, Hülsenfrüchte etc. im direkten Verkehre von Stationen der Südbahn nach Stationen der pr. Oesterr. - Ungar. Staats - Eisenbahngesellschaft, K. K. pr. Oesterr. Nordwestbahn, K. K. pr. Kaiser Franz-Josefbahn etc., gültig vom 10. Juni 1884.

Exemplare dieses Tarifs können im Wege der Verbandstationen und der kommerziellen Abtheilungen der Verbahnen käuflich bezogen werden.

Wien, am 20. September 1886. (1994)

Zu dem vom 15. März 1883 gültigen Tarif Theil II Heft VII des **Ungarischen Eisenbahnverbandes** tritt am 1. November d. Js. der Nachtrag I in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält einen neuen Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenwaaren mit theilweise erhöhten Frachtsätzen.

Exemplare dieses Nachtrages sind in unserer Tarifabtheilung verkäuflich.

Budapest, den 20. September 1886.
Die Direktion. (1995)

Niederländisch. resp. Deutsch-Oesterr.-Ung. Eisenbahn-Verbände. Mit 15. Oktober d. Js. tritt der Nachtrag II zu den allgemeinen Bestimmungen, Theil I für die obgenannten Verbände, enthaltend Aenderungen der Tarifvorschriften und der Güterklassifikation in Kraft. Exemplare können bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der Staatsbahngesellschaft in Wien I, Pestalozzigasse 8, bezogen werden. (1996 RM)

5. Submissionen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Schwellenlieferung betreffend. Zu vergeben ist die Lieferung von:

46 000 Stück kiefernen, 2,5 m langen Eisenbahnquerschwellen für Hauptbahnen nach Bahnhof Löbau,
138 000 Stück dergl. nach Bahnhof Niederau,
98 700 Stück dergl. nach Bahnhof Falkenstein,
31 000 Stück kiefernen, 2,3 m langen dergl. für Nebenbahnen nach Bahnhof Niederau,
40 700 Stück dergl. nach Bahnhof Falkenstein,
20 500 Stück kiefernen, 1,5 m langen dergl. für Schmalspurbahnen nach Bahnhof Niederau,
8 000 Stück dergl. nach Bahnhof Falkenstein,
91 450 lfd. m kiefernen Weichenschwellen von verschiedenen Längen für Hauptbahnen nach Bahnhof Niederau,
3 300 lfd. m kiefernen Weichenschwellen desgl. für Schmalspurbahnen nach Bahnhof Niederau,
2 700 lfd. m dergl. nach Bahnhof Falkenstein
bei Lieferfrist vom Februar bis Ende Juli 1887 und auf Verlangen in monatlich gleichen Theilmengen, ferner:
4 140 lfd. m Schwellen und
46 745 lfd. m Stollen, Unterlagen, Pfosten und Latten in verschiedenen Längen und Stärken für eiserne Brücken nach Niederau bei Lieferfrist vom Februar bis Ende April 1887.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im Ingenieur-Hauptbüreau hier (Böhmischer Bahnhof, Flügel A, Erdgeschoss) zur Einsicht aus und können daselbst Abdrücke davon für je 30 ₰ abgegeben werden.

Die Angebote, für jede Materialsorte einzeln gültig, sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Bahn- bez. Brückenschwellen“ bis zum 30. September 1886, Vormittags 10½ Uhr, an die Königliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen postfrei einzureichen und werden zu dieser Zeit in Gegenwart etwa erschienener Anbieter eröffnet. Die Auswahl unter den Bietern, welche bis zum 20. Oktober ds. Js. einschliesslich an ihre Gebote gebunden sind, bleibt vorbehalten. Wer bis dahin keine Nachricht über die Annahme seines Angebotes empfängt, hat dasselbe als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 10. September 1886. (1997)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Verdingung. Lieferung von Feuerspritzen. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen
9 Stück Karrenspritzen,
2 „ Wagenspritzen
mit Zubehör und Ausrüstung verdungen werden.

Lieferungsbedingungen liegen in unserem Verwaltungsgebäude Leopoldstrasse No. 24 zur Einsicht aus und können Abdrücke derselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ von uns bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen, frankirt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Feuerspritzen“ zu dem am 11. Oktober 1886, Vormittags 11 Uhr anstehenden Verdingungstermine an uns einzusenden.

Dessau, den 19. September 1886. (1998)
Königlich Preussisches Eisenbahn-Betriebsamt.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Submission von Kleineisenzeug betr. Zu vergeben ist die Lieferung von:
30 000 Stück, ungefähr 365,10 t Nuthlaschen für Profil V,
20 000 Stück, ungefähr 126,40 t innere Winkellaschen neuer Form für Profil V,

150 000 Stück, ungefähr 132,00 t Laschenschrauben für Profil IV/V,
50 000 Stück, ungefähr 16,50 t Laschenschrauben für Profil III,
240 000 Stück, ungefähr 6,96 t Federringe für Profil IV,
40 000 Stück, ungefähr 0,96 t Federringe für Profil III,
300 000 Stück, ungefähr 834,00 t A I Platten für Profil IV/V,
30 000 Stück, ungefähr 91,50 t A II (Doppelrand-) Platten für Profil IV/V,
40 000 Stück, ungefähr 80,00 t A Platten für Profil III,
8 000 Stück, ungefähr 16,00 t B Platten für Profil III,
1 400 000 Stück ungefähr 329,00 t gewöhnliche Hakennägel.
8 000 Stück, ungefähr 2,72 t lange Hakennägel,
100 000 Stück, ungefähr 24,50 t Doppelkopfnägel für Profil V,
bei Anlieferung in monatlich gleichen Theilmengen vom Januar bis Ende Juni 1887.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im Ingenieur-Hauptbüreau hier (Böhmischer Bahnhof, Flügel A, Erdgeschoss) zur Einsicht aus und können daselbst Abdrücke davon für je 30 ₰ abgegeben werden.

Die Angebote, für jede Materialsorte einzeln gültig, sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Kleineisenzeug“ bis zum 11. Oktober 1886 10½ Uhr V. an die Königliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen postfrei einzureichen und werden zu dieser Zeit in Gegenwart etwa erschienener Anbieter eröffnet.

Die Preise sind frei Bahnhof Chemnitz zu stellen.

Die Auswahl unter den Bietern, welche bis mit 1. November d. J. an ihre Gebote gebunden sind, bleibt vorbehalten. Wer bis dahin keine Nachricht über die Annahme seines Angebotes empfängt, hat dasselbe als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 16. September 1886. (1999)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Oeffentliche Ausschreibung. Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen, im Deutschen Reichsanzeiger vom 30. Juli 1885 No. 176 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“, sowie der für den diesseitigen Bezirk gültigen, durch die Kölnische Zeitung vom 12. Januar d. J. No. 12 veröffentlichten „allgemeinen Vertragsbedingungen“ soll die Anfertigung und Lieferung von:

a) 20 zweiachsigen Personenzug-Gepäckwagen,
b) 594 Kohlenwagen mit hölzernen Kasten,
c) 10 Viehwagen,
d) 1 364 Radsätzen für Wagen,
e) 2 888 Lagerkasten für Wagen,
f) 2 496 Trage- und 3 455 Spiralfedern für Wagen

vergeben werden.

Bedingungen können zu 2 *M.* für a, b und c und zu je 1 *M.* für d, e und f von unserem maschinentechnischen Büreau bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Verding von Wagen“ versehen, portofrei zu dem auf den 4. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr, anberaumten Verdingungstermin an das vorgenannte Büreau einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Köln, den 18. September 1886. (2000)

Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Verdingung von hölzernen Schwellen. Die Lieferung von 150 000 Stück eichenen Bahnschwellen und 14 450 Stück eichenen Weichenschwellen soll verdungen werden. Angebote auf Lieferung von 1 000 Stück Schwellen und darüber werden angenommen.

Termin zur Eröffnung der Angebote am

9. Oktober d. J. Vormittags 11 Uhr

im diesseitigen Materialienbüreau hierselbst — Fürstenwallstrasse No. 10. Angebote müssen bis zum obigen Termin an das vorbezeichnete Büreau mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung hölzerner Schwellen“ eingesandt werden. Die Bedingungen, unter welchen die Lieferung verdungen wird, sowie das zu Lieferungsangeboten zu benutzende Formular, liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 60 ₰ bezogen werden. Die im Reichsanzeiger vom 17. März d. J. No. 66 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ finden auch auf diese Verdingung Anwendung. Die Zuschlagsfrist läuft mit dem 6. November 1866 ab. (2001)

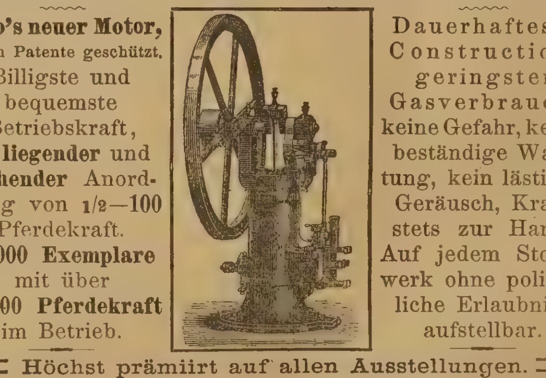
Magdeburg, 21. September 1886.

Königliche Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.







No. 18. Jahrgang 1886. Berlin, am 25. September 1886.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 23. September Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. No.	Der Kolli						Lfde. No.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg		Station	Name der Bahn	
	Marke	No.								
	I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
					A. Kolli mit Buchstaben sign.:					
1	A	—	5	Kolli	Eisentheile —	23	1	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
2	A C C	1096	1	Kiste	unbekannt —	?	2	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
3	A J W.	712	1	Ballen	Manufakturwaaren —	66	3	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
4	C B	2744	1	Kiste	unbekannt —	?	4	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
5	D	4281	1	Korb	? —	43	5	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
6	E R	—	1	Sack	Birnen —	37	6	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
7	F C	6387	1	Ballen	Gummiwaaren —	27	7	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
8	G	—	1	—	gusseis. Rost —	13	8	Wolfenbüttel	K. E.-D. Magdeburg	
9	G C	1955	1	Korb	unbekannt —	?	9	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
10	H	—	1	Pack	25 leere Körbe —	8,5	10	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrev.
11	Æ	7152	1	Kiste	? —	41	11	Aachen	Linksrh. Köln	
12	H R	2001	1	„	? —	13	12	„	„	
13	J F	—	1	—	gusseis. Ofentrommel	—	13	Neersen-Neuwerk	„	
14	K	—	2	—	Pflugschaare —	—	14	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
15	K & H	63	1	Kiste	Eisen- und Messingw.	15	15	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
16	L C	166	1	Pack	Papier —	35	16	„	„	
17	M	1522	1	Fass	Oel —	172	17	„	„	
18	M C	1797	1	Pack	Papier —	42	18	Aachen	„	
19	M R	I	1	Sack	Speck —	30	19	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Rieding.
20	P L	99	1	Fass	Petroleum —	177	20	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
21	R B	—	40	Pack	leere gebr. Körbe —	350	21	Lyck	K. E.-D. Bromberg	
22	S C	57	1	Kiste	unbekannt —	?	22	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
23	S W	2817	1	„	Knöpfe —	274	23	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
24	W	65	1	Korb	Eisenwaaren —	80	24	Köln Gereon	„	
25	W K	—	4	—	eis. Achsen —	271	25	„	„	
26	W L	3802	1	Korb	leer —	49	26	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	bekl. Ludwigshafen.
27	Z.	158	1	Kiste	? —	3	27	Aix M.	Grand Central Belge	
					B. Kolli mit Adr. sign.:					
28	Genard	—	1	Korb	leer —	2,5	28	Court St. Etienne	Grand Central Belge	
29	Kurth	×	1	Pack	5 Körbe —	8,5	29	Eisleben	K.E.-D. Frankf.a/M.	bez. Teutschenthal.
	„	—	1	„	5 Körbe —	7,5		„	„	
30	Strilbe Köln	—	3	Kisten	Rum in Flaschen —	165	30	Berlin P.	K. E.-D. Magdeburg	
31	Werger (Worms)	12022	1	Fass	leer —	31	31	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
32	Wiesbaden Rüdesheim	—	1	Handkoffer	— —	10	32	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					C. Kolli mit Numm. sign.:					
33	—	1—2 2683 2684	4	Kisten und Tonnen	? —	355	33	Aerschot	Grand Central Belge	
34	—	1. 5.	2	Milchkannen	— —	—	34	Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
35	—	74	2	—	Holzschuhe —	—	35	Halle	„	
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
36	B D	5752	1	Ballen	Kunstwolle —	237	36	Aachen	Linksrh. Köln	
37	[illegible]	49204	1	Kiste	? —	65	37	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	bez. Berlin-Eisenach.

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					E. Kolli ohne Signatur:					
38	—	—	1	—	eis. Bahnschwelle —	—	38	Brahnau	K. E.-D. Bromberg	auf der Strecke gefunden.
39	—	—	1	Stück	□ Bauholz 5,70 m lang	—	39	„	„	auf der Strecke gefunden.
40	—	—	2	—	Bindeketten 4,5 und 1 m lang	—	40	Wolmirstedt	K. E.-D. Magdeburg	
41	—	—	1	Sack	Blechwaaren	5	41	Trier	Linksrh. Köln	
42	—	—	2	—	unverpackte kieferne Bretter 3,62 m lang, 0,18 m breit	24	42	Teutschenthal	K. E.-D. Frankf. a/M.	
43	—	—	2	Stück	gelochte Eisenbleche	56	43	Stolberg	Linksrh. Köln	
44	—	—	1	Stange	Flacheisen, halbrund —	12	44	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
45	—	—	1	Korb	2 Haarbürsten und verschiedene Pack Drahtnägel	22	45	Berlin	„	
46	—	—	13	Paar	Holzschuhe —	—	46	Eystrup	K. E.-D. Hannover	
47	—	—	1	Ballot	Herrenkleidungsstücke	8,5	47	Paderborn	„	
48	—	—	1	Blechkasten	Kleidungsstücke —	5,5	48	Bonn	Linksrh. Köln	
49	—	—	1	Pack	weisse Korbweiden —	7	49	Nakel	K. E.-D. Bromberg	auf der Strecke gefunden.
50	—	—	2	—	Kuppelung —	—	50	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
51	—	—	1	Pack	3 Tafeln Messingblech	45	51	Niederlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
52	—	—	1	Pack in Leinen	verschiedene Militäreffekten	12	52	Oberlahnstein	„	
53	—	—	1	Korb	Pflaumen —	41	53	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
54	—	—	14	—	Rungen —	—	54	Bebra	K. E.-D. Frankt. a/M.	
55	—	—	1	Ballen	leere Säcke —	83	55	Herbesthal	Linksrh. Köln	
56	—	—	1	—	Schaufel in Leinwand	1,5	56	Breslau	K. E.-D. Breslau	
57	—	—	1	—	Tischfuss —	5	57	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A W	—	2	Bund	eis. Gabeln —	41 / 94	1	Oroshaza	Ungar. Stsb.	von Budapest seit 6/9.
2	C A S	—	1	Pack	— —	8	2	Arad	„	von Zsombolya seit 5/9.
3	G	—	2	Körbe	Lederwaaren —	48,5	3	Temesvár J.	„	von Budapest seit 1/9.
4	H	—	1	Fass	Wagenschmiere —	57	4	Kurtics	„	seit 5/9.
5	J	—	2	Koffer	Ofenringe —	18,5	5	Oroshaza	„	von Karansebes seit 7/9.
6	J K	—	1	Bund	leere Säcke —	22	6	Szarvas	„	von Budapest seit 11/6.
7	L A F	—	1	Pack	leere Säcke —	20	7	Csaba	„	seit 31/8.
8	A. King Sohn	—	1	Sack	Gerste —	—	8	Sarkad	„	„ 3/9.
9	Aut	—	1	—	gebr. Kiste —	—	9	Petrozsény	„	von Arad seit 18/7.
10	Bouitrer	—	1	Sack	Weizen —	87	10	Lököshaza	„	seit 20/8.
11	Cieg	—	1	Hut	Zucker —	9,5	11	Ujszász	„	von Nivarad seit 17/7.
12	Kescertes Jossef	—	1	Kollo	Lederwaaren —	5	12	Alvincz	„	von Kolozsvar seit 31/8.
13	[illegible]	—	1	Fass	? —	207	13	O. Szolnok	„	von Budapest seit 8/8.
14	[illegible]	—	1	Kiste	Stärke —	52	14	Szarvas	„	von Budapest seit 2/9.
15	—	—	1	Sack	Gusseisen —	—	15	Alvincz	„	seit 31/8.
16	—	—	1	—	Holztritt —	10	16		„	„ 19/7.
17	—	—	1	Kiste	? —	—	17	J. Berény	„	von Eger.
18	—	—	1	Sack	? —	24,5	18	Oroshaza	„	von Kistelek seit 7/9.
19	—	—	1	Hut	Zucker —	10,5	19		„	seit 19/7.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Main-Neckar-Bahn.

Winter-Fahrplan vom 1. October 1886.

(Ortszeiten.)

Die Zeiten von 6 Uhr Abends bis 5.59 früh sind durch Unterstreichung der Minutenzahlen bezeichnet, die Schnellzüge durch fetten Druck hervorgehoben.

Zwischen **Frankfurt** und **Mannheim** führen sämmtliche Züge (sowohl Schnellzüge als Personenzüge) directe Wagen mit den entsprechenden Wagenclassen.

Directe Wagen

I. u. II. Classe.

- Frankfurt-Schwetzing.-Karlsr.-Basel-Genua . Zug 5a.
- Frankfurt-Schwetzing.-Karlsr.-Basel (Schwz. Bhf.) „ 5a.
- Frankfurt-Heidelberg-Basel (Schwz. Bhf.) . . „ 3, 9.
- Frankfurt-Freiburg . . . . „ 3, 5a, 7, 9.
- Frankfurt-Heidelberg-Straßburg . . . . . „ 3, 5, 7, 9.
- Frankfurt-Bruchsal-Stuttgart-Ulm . . . . „ 3, 9.
- dto. vom 15. April 1887 ab „ 5.
- Köln-Darmstadt-Bruchs.-Stuttg.-Friedrichshafen „ 9.
- Köln-Mainz-Darmstadt-Basel (Schwz. Bhf.) . „ 9.
- Mainz-Darmstadt-Basel . . . . „ 9.
- Frankfurt-Wildbad im Oct. 1886 u. im Mai 1887 „ 5.

III. Classe.

- Frankfurt-Heidelberg-Basel (Schwz. Bhf.) . . Zug 3, 9.
- Frankfurt-Heidelberg-Freiburg . . . . . . „ 7.

☞ Schlafwagen I. II. Classe.
Frankfurt-Karlsruhe-Basel (Schwz. Bhf.), Zug 9.

Directe Wagen

I. u. II. Classe.

- Genua-Basel-Karlsr.-Schwetzing.-Frankfurt Zug 4a.
- Basel-Karlsruhe-Schwetzingen-Frankfurt . . „ 4a.
- Basel-Heidelberg-Frankfurt . . . . „ 10, 4, 6.
- Freiburg-Frankfurt . . . . „ 10, 2, 4a, 4, 6.
- Basel-Darmstadt-Mainz-Köln . . . . . . „ 10.
- Basel-Darmstadt-Mainz . . . . „ 10.
- Straßburg-Heidelberg-Frankfurt . . . . . „ 10, 2, 4, 6.
- Ulm-Stuttgart-Bruchsal-Frankfurt . . . . „ 10, 4.
- Friedrichshafen-Stuttg.-Bruchs.-Darmstadt-Köln „ 10.
- Wildbad-Heidelberg-Frankfurt im Octbr. 1886 „ 40.
- dto. „ Mai 1887 „ 4.

III. Classe.

- Basel-Heidelberg-Frankfurt . . . . Zug 10, 6.
- Freiburg-Heidelberg-Frankfurt . . . . . „ 2.

☞ Schlafwagen I. II. Classe.
Basel-Karlsruhe-Frankfurt, Zug 10.

Von Frankfurt nach Mannheim, Schwetzingen und Heidelberg.

Kilometer	Stationen. (* Bei Schnellzug 3 kann keine Personenbeförderung von Frankfurt nach Louisa stattfinden.)	21 (bis 14. November 1886 und wieder vom 15. März 1887 ab.)	21 (vom 15. November 1886 bis 14. März 1887.)	27	3	29	5	33	5a	35	7	41	43	45	47	9	49
		Personenzug I. II. III. Classe.		Personenzug I. II. III. Classe.	Schnellzug I. II. III. Classe.	Personenzug I. II. III. Classe.	Schnellzug I. II. III. Classe.	Personenzug I. II. III. Classe.	Schnellzug I. u. II. Classe.	Personenzug I. II. III. Classe.	Schnellzug I. II. III. Classe.	Personenzüge I., II., III. Classe.				Schnellzug I. II. III. Classe.	Personenzug I. II. III. Classe.
		Vormittags.								Nachmittags.							
—	**Frankfurt** Abg.			5.25	8.20	8.50	10.50	11.35	1.00	2.00	4.40	5.15	6.40	7.20	8.45	9.40	10.40
3,2	Louisa „			5.34	**8.28	*8.58	—	*11.44	—	*2.09	—	5.23	6.49	*7.28	—	—	10.48
6,6	Isenburg „			5.41	—	9.05	—	11.51	—	2.16	-	5.30	6.56	7.35	—	—	10.55
10,1	Sprendlingen „			5.48	—	9.12	—	11.58	—	2.23		5.37	7.03	7.42	—	-	11.02
13,3	Langen „			5.55	—	9.19	—	12.05	—	2.30	—	5.44	7.11	7.49	—		11.09
16,1	Egelsbach „			6.01	—	9.25	—	12.11	—	2.36	—	5.50	7.19	7.55	—	—	11.15
21,5	Arheilgen „			6.09	—	9.33	—	12.19	—	2.44		5.58	7.30	8.03	—	—	11.23
26,8	**Darmstadt** Ank.			6.17	8.53	9.40	11.20	12.27	1.29	2.52	5.10	6.05	7.40	8.10	9.25	10.10	11.30
	Darmstadt Abg.			6.28	8.58	9.45	11.30	12.35	1.32	3.02	5.20	6.15		8.20	9.35	10.22	
28,4	Bessungen „			6.34	—	9.50	—	12.41	↓ (Direkter Schnellzug nach Italien.)	3.07	—	6.20		8.26	9.40	—	
33,4	Eberstadt (Pfungstadt) „			6.42	—	9.58	—	12.49		3.15	—	6.28		8.34	9.48	10.32	
39,8	Bickenbach (Jugenheim) „			6.51	9.12	10.07	11.45	12.59		3.24	5.36	6.37		8.43	9.57	—	
43,6	Zwingenberg „			6.58	—	10.14	—	1.07		3.31	—	6.44		8.51	10.05	10.45	
46,2	Auerbach „			7.04		10.20	—	1.13		3.37	—	6.50		8.58	10.11	—	
48,5	**Bensheim** Ank.			§7.09	9.22	§10.25	11.56	§1.18		§3.42	§5.47	6.55		§9.04	10.16	10.53	
	Bensheim Abg.			§§7.11	9.23	§§10.28	11.57	§§1.21		§§3.44	5.50	§§6.58		§§9.06	10.18	10.54	
53,1	Heppenheim „	4.30	5.30	7.19	—	10.36	12.05	1.29		3.52	5.58	7.06		9.14	10.27	—	
56,5	Laudenbach „	4.37	5.37	7.26	—	10.43	—	1.36		3.59	-	7.13		9.21	10.34	—	
58,8	Hemsbach „	4.43	5.43	7.32	—	10.49	—	1.42		4.05	—	7.19		9.27	10.40	—	
63,1	**Weinheim** Ank.	4.50	5.50	7.39	9.39	10.56	12.17	1.49		4.11	6.10	7.26		9.33	10.47	11.13	
	Weinheim Abg.	4.51	5.51	7.41	9.40	10.58	12.18	1.51		4.13	6.12	7.28		9.35	10.49	11.14	
68,5	Großsachsen (Heddesheim) „	4.58	5.58	7.49	—	11.07	—	2.01		4.22	—	7.37		9.44	10.58	—	
73,2	Ladenburg „	5.06	6.06	7.56	—	11.15	—	2.10	↓	4.31	—	7.45		9.52	11.07	—	
76,9	**Friedrichsfeld** Ank.	5.11	6.11	8.02	9.55	11.21	12.33	2.16	2.24	4.36	6.27	7.51		9.58	11.13	11.31	
76,9	aus Friedrichsfeld	*5.18	*6.18	8.10	10.04	11.30	12.41	2.30	(2.30)	4.43	6.36	7.59		10.10	11.22	11.40	
86,2	in **Mannheim** (* Zug 21 hält in Seckenheim 5.25 bezw. 6.25 an.)	5.35	6.35	8.24	10.18	11.45	12.55	2.43	(2.43)	4.57	6.50	8.14		10.24	11.36	11.54	
		221	223	227	203	229		233		235	207	241		245			
76,9	aus Friedrichsfeld	5.13	6.53	8.12	9.56	11.22		2.36	2.26	5.10	6.40	8.55		10.30			
83,9	in **Schwetzingen**	†/††5.25	7.05	8.26	†10.05	††11.31		†/††2.48	†/††2.35	5.22	†/††6.52	9.09		10.42			
	Basel (Bd. Bhf.) Ank.	1.15	Zug 223 v. 1. Oct. b. 31. Mai	—	4.15	—		11.00	7.10	—	—	—		—			
76,9	**Friedrichsfeld** Abg.	5.13	6.13	8.05	10.00	11.26	12.36	2.20	2.29	4.40	6.31	7.54		10.02	11.17	11.36	
83,6	Wieblingen „	5.23	6.23	—	—	11.37	—	2.30	—	4.50	—	8.04		10.12	—	—	
87,5	**Heidelberg** Ank.	5.30	6.30	8.20	10.15 Bad. Bhf.	11.45	12.50 Bad. Bhf.	2.36	2.44	4.58	6.45 Bad. Bhf.	8.12		10.20	11.32	11.50 Bad. Bhf.	
0	Heidelberg Abg.	— via Schwetzg.	—	8.52	10.35	—	1.00	3.10	via Schwetzg. 3.10	5.25 bis Freiburg	7.10 bis Freiburg	8.40 bis B.-Baden		—	12.30 5.00	12.08	
252 ab Heidelbg.	Basel (Bd. Bhf.) Ank.	1.15	—	6.20	4.15	—	7.10	11.00	7.10 11.00	(11.48)	(11.48)	(12.00)		—	12.15 1.15	5.35	

* Anschluß in Louisa von Offenbach.
§ Anschluß in Bensheim nach Worms.
§§ „ „ „ von Worms.
† Anschluß in Schwetzingen nach der Badischen Rheinthalbahn.
†† „ „ „ nach Speyer.

Von Heidelberg, Schwetzingen und Mannheim nach Frankfurt.

Kilometer	Stationen.	22 (bis 14. October 1886 einschl. und vom 15. März 1887 ab.)	22 (vom 15. October 1886 bis 14. März 1887.)	10	24	26	28	30	32	2	4a	36	4	40	44	6	46
		Personenzug I. II. III. Classe.		Schnellzug I. II. III. Classe.	Personenzüge I., II., III. Classe.					Schnellzug I. II. III. Classe.	Schnellzug I. u. II. Classe.	Personenzug I. II. III. Classe.	Schnellzug I. II. III. Classe.	Personenzüge I., II., III. Classe.		Schnellzug I. II. III. Classe.	Personenzug I. II. III. Classe.
				Vormittags.						Nachmittags.							
252	Basel (Bd. Bhf.) Abg.			9.50	—	—	von Offenburg (4.05)		von Freiburg (5.00)	4.35	9.02 via Schwetzg.	4.35	10.10	7.45	10.30	2.10	-
0	Heidelberg Ank.			M. N. Bhf. 3.20	—	—	8.34		10.45	M. N. Bhf. 12.00	—	1.50	M. N. Bhf. 3.35	4.30	7.05	M. N. Bhf. 8.25	—
—	**Heidelberg** Abg.			3.39	4.30	6.20	9.00		11.00	12.12	1.22	2.08	3.50	4.38	7.20	8.35	10.10
3,9	Wieblingen „			—	—	6.28	9.08		11.07	—	—	2.16	-	—	—	—	10.17
10,6	**Friedrichsfeld** Ank.			3.51	4.45	6.37	9.17		11.17	12.26	1.36	2.26	4.04	4.53	7.35	8.49	10.27
		* Zug 224 nur bis 14. Novbr. 1886 u. wieder vom 15. März 1887 ab.		↓	*224	226	230 228		232		4a	236	204	240	244	206	246
—	aus **Schwetzingen**				*4.30	†6.32	††7.51 9.00		11.00		†/††1.28	††2.00	†3.55	†4.25	††6.15	†8.25	††10.10
7,0	in Friedrichsfeld				*4.41	6.43	8.02 9.11		11.12		1.37	2.15	4.04	4.36	6.29	8.37	10.21
—	aus **Mannheim**				4.30	6.20	9.00		11.03	12.08	↓	2.10	3.45	4.35	7.20	8.32	10.12
9,3	in Friedrichsfeld			↓	4.43	6.35	9.14		11.17	12.21	↓	2.23	3.58	4.48	7.33	8.45	10.25
10,6	**Friedrichsfeld** Abg.			3.55	4.49	6.44	9.21		11.22	12.30	1.40	2.30	4.08	4.58	7.40	8.53	10.32
14,3	Ladenburg „			—	4.55	6.50	9.27		11.29	—	↓ (Direkter Schnellzug von Italien.)	2.36	—	5.04	7.46	—	10.38
19,0	Großsachsen (Heddesheim) „			-	5.03	6.58	9.35		11.37	—		2.44	—	5.12	7.54	-	10.46
24,4	**Weinheim** Ank.			4.10	5.10	7.05	9.42		11.45	12.45		2.51	4.22	5.19	8.01	9.08	10.53
	Weinheim Abg.			4.11	5.11	7.07	9.44		11.47	12.46		2.53	4.23	5.21	8.03	9.09	10.54
28,7	Hemsbach „			—	5.18	7.14	9.52		11.55	—		3.01	—	5.29	8.11	—	11.02
31,0	Laudenbach „			—	5.24	7.20	9.58		12.01	—		3.07	—	5.35	8.17	—	11.08
34,4	Heppenheim „			—	5.30	7.27	10.05		12.08	—		3.14	4.36	5.42	8.24	—	11.14
39,0	**Bensheim** Ank.			4.29	5.37	§7.34	§10.12		§12.15	§1.03		§3.21	4.43	§5.49	§8.31	9.25	(Ank.)
	Bensheim Abg.			4.30	5.39	§§7.37	§§10.14		12.17	§§1.04		§§3.23	4.44	§§5.52	8.34	§§9.26	
41,3	Auerbach „			—	5.45	7.43	10.20		12.23	—		3.29	—	5.58	8.40	—	
43,9	Zwingenberg „			—	5.52	7.49	10.27		12.29	—		3.36	—	6.05	8.46	—	
47,7	Bickenbach (Jugenheim) „			—	5.59	7.57	10.34		12.37	1.15		3.43	—	6.12	8.54	—	
54,1	Eberstadt (Pfungstadt) „			4.50	6.08	8.07	10.43		12.47	—		3.52	—	6.21	9.03	—	
59,1	Bessungen „			—	6.16	8.15	10.50		12.55	—	↓	4.00	—	6.29	9.11	—	
60,7	**Darmstadt** Ank.			4.59	6.21	8.20	10.55		1.00	1.32	2.33	4.05	5.09	6.34	9.17	9.51	
	Darmstadt Abg.	4.40	5.30	5.10	6.30	8.30	11.05	11.30	1.10	1.42	2.36	4.15	5.20	6.40	9.27	9.55	
66,0	Arheilgen „	4.48	5.38	—	6.38	8.38	—	11.38	1.18	—	—	4.23	—	6.48	9.35	—	
71,4	Egelsbach „	4.57	5.47	—	6.46	8.46	—	11.46	1.26	—	—	4.31	—	6.56	9.43	—	
74,2	Langen „	5.05	5.55	—	6.52	8.52	—	11.52	1.32	—	—	4.37	—	7.02	9.49	—	
77,4	Sprendlingen „	5.13	6.03	—	6.59	8.59	—	11.59	1.39	—	—	4.44	-	7.09	9.56	—	
80,9	Isenburg „	5.20	6.10	—	7.06	9.06	—	12.06	1.46	—	—	4.51	—	7.16	10.03	—	
84,3	Louisa „	5.27	6.17	—	7.13	*9.13	—	*12.13	*1.53	—	—	4.58	—	*7.23	—	—	
87,5	**Frankfurt** Ank.	5.35	6.25	5.45	7.20	9.20	11.35	12.20	2.00	2.12	3.05	5.05	5.50	7.30	10.15	10.25	

NB. Zug 46 wird nöthigenfalls erst 30 Min. nach Beendigung der Mannheimer Hoftheater-Vorstellung aus Mannheim (und Heidelberg) abgelassen, jedoch spätestens 10.45 Abds.

† Anschluß in Schwetzingen von der Badischen Rheinthalbahn.
†† „ „ „ von Speyer.
§ Anschluß in Bensheim nach Worms.
§§ „ „ „ von Worms.
* Anschluß in Louisa nach Offenbach.

1) **Reisende, welche die in den Nachtschnellzügen zwischen Frankfurt und Basel laufenden *Schlafwagen* benützen wollen, haben neben dem Eisenbahnfahrbillet (I. oder II. Classe) besondere Schlafwagenbillete an dem Schalter der Zugangsstation zu lösen. — Die Taxe für Benützung des Schlafwagens beträgt, gleichviel ob der Schlafwagen auf der ganzen Strecke zwischen Frankfurt und Basel, oder nur auf einer Theilstrecke dieser Route benützt wird, 6 ℳ für die einmalige Fahrt und für jede Person.**
2) Zu sämmtlichen Schnellzügen werden besondere Schnellzugsbillete mit erhöhten Taxen ausgegeben; will daher ein Reisender mit einem gewöhnlichen Billet (auch Militärbillet) oder einem Retourbillet einen Schnellzug benützen, so ist für **jede einzelne Fahrt** noch ein Zusatzbillet zu lösen. Für die Fahrt von Frankfurt nach **Mannheim** sowie von Darmstadt nach **Mannheim** oder umgekehrt gelten die Retour-Billete **ohne** Zuschlag auch zu den Schnellzügen.
3) Die **Retourbillete** gelten im Verkehr der Main-Neckar-Bahn-Stationen unter sich **zwei** Tage, nämlich den Tag der Ausgabe und den nächstfolgenden Tag. Folgt jedoch auf den Tag der Ausgabe:
   1. **ein Sonntag oder** einer der nachbenannten **Feiertage:** Neujahrstag, Charfreitag, Christi Himmelfahrt, Frohnleichnam, Allerheiligen, Christtag,
   2. **ein Sonntag und** ein **Feiertag** oder **zwei Feiertage** (ein Sonntag und Neujahrstag, 1. und 2. Osterfeiertag, 1. und 2. Pfingstfeiertag, 1. und 2. Weihnachtsfeiertag),

   so bleiben diese Sonn- und Festtage bei Bemessung der Gültigkeitsdauer außer Betracht.
4) Wer die Reise unterwegs unterbricht, hat das Billet der betreffenden Station zur Abstempelung vorzulegen, da es sonst nur gegen Entrichtung eines Zuschlags von 1.00 ℳ seine Gültigkeit zur Weiterfahrt behält. Die Unterbrechung der Reise kann bei einem einfachen Billet **einmal**, bei einem Retourbillet **zweimal**, d. h. in jeder Richtung der Fahrt einmal stattfinden. Auf Schüler- und Wochenkarten ist Reiseunterbrechung **nicht** zulässig.
5) **Kinder** unter 4 Jahren werden, wenn ein besonderer Platz für dieselben nicht beansprucht wird, frei befördert; Kinder im Alter von 4 bis 10 Jahren ausschließlich genießen Taxermäßigung und zwar werden befördert: 2 Kinder auf 1 Billet derselben Wagenclasse, 1 Kind zur Hälfte des Fahrpreises für Erwachsene unter Aufrundung des Fahrpreises auf 5 ₰. Diese Bestimmungen für Kinder gelten sowohl bei Schnellzugs-, Retour- und Sonntagsbilleten als bei gewöhnlichen Billeten zur einfachen Fahrt.
6) Es bestehen **Sonntagsbillete** aller drei Classen zu ermäßigtem Preise:
   Frankfurt-Mannheim, Frankfurt-Heidelberg, Frankfurt-Schwetzingen, Darmstadt-Mannheim, Darmstadt-Heidelberg, Darmstadt-Schwetzingen, Bessungen-Mannheim, Bessungen-Heidelberg, Bessungen-Schwetzingen, Mannheim-Frankfurt, Mannheim-Darmstadt, Heidelberg-Frankfurt, Heidelberg-Darmstadt, Schwetzingen-Frankfurt, Schwetzingen-Darmstadt,
   gültig nur für den Tag der Ausgabe (nämlich Sonntags oder an einem der oben unter Nr. 3 genannten Feiertage) zur Hin- und Rückfahrt mit gewöhnlichen Personenzügen, sowie mit Sonntags-Extrazügen; dabei kann die Reise nicht unterbrochen werden. Bei Zukauf eines Zusatzbillets kann die **Rückfahrt** auch in einem Schnellzuge stattfinden.
7) Die **Wochenbillete** gelten an Wochentagen zur einmal täglichen Hin- und Rückfahrt mit allen fahrplanmäßigen gewöhnlichen Personenzügen. Benutzung der Schnellzüge auf Wochenkarten ist unter allen Umständen ausgeschlossen. Wochenkarten für Strecke Friedrichsfeld-Mannheim gelten für gewöhnliche Personenzüge sowohl der Main-Neckar- als der Bad. Staatsbahn, jedoch nur in der Zeit vor 9 Uhr Morgens und nach 5 Uhr Abends.
8) Ein Retour- oder Rundreisebillet, mit welchem eine Fahrpreis-Ermäßigung verbunden ist, ist zur Rück- bezw. Weiterreise nur für diejenige Person gültig, welche mit demselben die Reise begonnen hat.
9) Kleine leicht tragbare Gegenstände können, wenn die Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden, von den Reisenden in den Wagen mitgeführt werden. Gepäck von größerem Umfange, sowie solches, dessen Gewicht 10 Kg. überschreitet, ist taxpflichtig und soll spätestens 15 Minuten vor der Abfahrtszeit zur Expedition gestellt werden. Auf Militärbillete werden 25 Kg. Freigepäck gewährt. Traglasten, die nicht aus Reisegepäck bestehen, sind bis zu 30 Kg. taxfrei.
10) **Fahrpläne, auf welchen alle Anschlüsse der Nachbarbahnen verzeichnet** stehen, sind an den Billetschaltern zum Preise von 15 ₰ käuflich zu erhalten.

Darmstadt, im September 1886.

Joh. Conr. Herbert'sche Hofbuchdruckerei (Fr. Herbert), Darmstadt.

Direction der Main-Neckar-Bahn.

Lübeck-Büchener, Lübeck-Hamburger und Lübeck-Travemünder Eisenbahnen.

Fahrplan vom 1. October 1886 an.

1. Von **Lübeck** nach **Hamburg.**

Stationen	9. Pers.-zug	23. Extra-Schn.-Zug	11. Pers.-zug	17. Gem. Zug	13. Pers.-zug	15. Schn.-zug	19. Pers.-zug
Klasse	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4	1 2 3	1 2 3 4	1 2 3	1 2 3
Lübeck ...... Abf.	7 15	**8** 20	10 35	1 10	3 40	**6** 03	8 40
Niendorf ..... „	7 25	—	—	1 20	3 52	—	8 50
Reinfeld ..... „	7 40	—	10 57	1 38	4 08	—	9 05
Oldesloe ..... „	7 58	**8** 49	11 12	1 55	4 23	**6** 33	9 19
Bargteheide . „	8 17	—	11 28	2 16	4 41	—	9 36
Ahrensburg .. „	8 32	—	11 40	2 30	4 54	—	9 48
Alt-Rahlstedt „	8 45	—	—	2 45	5 05	—	10 00
Wandsbek ... „	9 00	**9** 28	12 02	2 57	5 22	**7** 12	10 12
Hamburg ... Ank.	9 10	**9** 35	12 10	3 10	5 30	**7** 19	10 20
		nur bis 15. Novbr. u. v. 15. April 1887 ab.					

2. Von **Hamburg** nach **Lübeck.**

Stationen	10. Pers.-zug	12. Schn.-zug	14. Pers.-zug	16. Pers.-zug	22. Extra-Schn.-Zug	18. Pers.-zug	20. Pers.-zug
Klasse	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4	1 2 3
Hamburg .... Abf.	7 00	**8** 30	10 20	1 15	**3** 00	5 15	10 05
Wandsbek ... „	7 11	**8** 39	10 30	1 25	**3** 09	5 27	10 15
Alt-Rahlstedt „	7 20	—	—	1 35	—	5 38	10 25
Ahrensburg . „	7 39	—	10 54	1 53	—	5 56	10 42
Bargteheide . „	7 52	—	11 06	2 05	—	6 09	10 54
Oldesloe .... „	8 11	—	11 27	2 26	**3** 52	6 30	11 14
Reinfeld .... „	8 25	—	11 42	2 40	—	6 44	11 29
Niendorf ..... „	8 35	—	—	2 50	—	6 55	11 40
Lübeck ..... Ank.	8 50	**9** 42	12 05	3 05	**4** 20	7 10	11 55
					nur bis 15. Novbr. u. v. 15. April 1887 ab.		

3. Von **Lübeck** nach **Büchen.**

Stationen	1. Personen-zug	3. Personen-zug	5. Personen-zug	7. Gemischter Zug
Klasse	1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3
Lübeck .... Abf.	7 09	10 30	3 35	7 50
Blankensee .... „	7 20	—	3 45	8 00
Sarau .... „	7 28	—	3 55	8 10
Ratzeburg .... „	7 41	10 58	4 08	8 30
Mölln .... „	7 55	11 12	4 22	8 48
Roseburg .... „	8 14	—	4 40	9 10
Büchen .... Ank.	8 25	11 37	4 50	9 21

4. Von **Büchen** nach **Lübeck.**

Stationen	2. Pers.-zug	302. Güterzug m. Pers.-Bef.	4. Pers.-zug	6. Gem. Zug	8. Pers.-zug
Klasse	1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3
Büchen .... Abf	6 57	8 44	12 37	6 15	9 25
Roseburg .... „	—	8 55	12 45	6 25	—
Mölln .... „	7 24	9 22	1 07	6 50	9 49
Ratzeburg .... „	7 39	9 42	1 22	7 10	10 03
Sarau .... „	—	9 55	1 30	7 20	—
Blankensee .... „	—	10 05	†1 40	†7 30	—
Lübeck .... Ank.	8 04	10 22	1 56	7 45	10 26

5. Von **Lübeck** nach **Travemünde.**

Stationen	32. Gemischter Zug	34. Gemischter Zug	36. Gemischter Zug	38. Gemischter Zug
Klasse	2 3	2 3	2 3	2 3
Lübeck .... Abf.	7 30	1 20	4 30	7 20
Waldhalle .... „ †	7 45	1 33	4 43	7 33
Dänischburg .... „ †	7 52	1 40	4 50	7 40
Waldhusen .... „	8 03	1 51	5 01	7 51
Pöppendorf .... „ †	8 11	1 59	5 09	7 59
Travemünde .... Ank.	8 23	2 11	5 22	8 12

6. Von **Travemünde** nach **Lübeck.**

Stationen	31. Gemischter Zug	33. Gemischter Zug	35. Gemischter Zug	37. Gemischter Zug
Klasse	2 3	2 3	2 3	2 3
Travemünde .... Abf.	6 14	8 37	2 30	6 05
Pöppendorf .... „ †	6 25	8 48	2 42	6 17
Waldhusen .... „	6 35	8 58	2 53	6 28
Dänischburg .... „ †	6 44	9 07	3 02	6 37
Waldhalle .... „ †	—	9 14	3 09	6 44
Lübeck .... Ank.	7 04	9 28	3 23	7 01

Das Zeichen † bedeutet, dass die Züge nur nach Bedarf halten.

Die Nachtzeiten (von 6 00 Abends bis 5 59 Morgens) sind durch Unterstreichung der Minutenziffern hervorgehoben.

Druck von Charles Coleman, Lübeck.



No. 76. — 1886.

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 29. September 1886.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 20. September 1886.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Generalversammlung des Internationalen Permanenten Strassenbahnvereins zu Berlin

am 24. und 25. September 1886.

Wenn bis zu den siebenziger Jahren hin die Strassenbahnen, auf denen allein das Pferd die Zugkraft für einen einzigen Spurwagen abgab, den Haupteisenbahnen gegenüber, auf denen die von der Elementarkraft des Dampfes getriebene Lokomotive stattliche, schwere Wagenzüge voll Menschen oder Güter durch weite Länder dahinführte, gewissermassen in die Stellung eines armen Verwandten zurückgedrängt blieb, so hat sich in diesem Verhältnisse im Laufe des letzten und besonders des jetzigen Jahrzehnts eine beträchtliche Aenderung vollzogen. Dem gesteigerten Geschäfts- und Erwerbsleben unserer Tage sind die Strassenbahnen ein unentbehrliches Bedürfniss geworden, und so sehen wir dieselben nicht allein in den Grossstädten in stetig wachsendem Masse sich ausbreiten, sondern auch in Städten zweiten, ja dritten Ranges sehr bald entstehen, wenn die örtlichen Verhältnisse einen starken regelmässigen Verkehr in bestimmten Richtungen veranlassen. Auf diese Weise haben sich in allen Ländern zahlreiche Strassenbahngesellschaften gebildet, und wenn von denselben auch einzelne hier und da nur ein kümmerliches Dasein fristen — dergleichen kommt ja bei den Lokomotivbahnen auch vor —, so entwickeln doch die meisten eine lebhafte, nützliche und gewinnbringende Thätigkeit. Tausenden von Menschen geben sie Arbeit und Verdienst nicht allein unmittelbar durch Bau und Betrieb, sondern auch mittelbar durch die reichliche Beschäftigung, welche sie den mannigfaltigsten Zweigen der Industrie zuführen. Denn auch die Strassenbahnen haben ihren Unter- und Oberbau, ihre zahlreichen Beförderungsmittel, ihre Bahnhöfe und Werkstätten, ihre Betriebs- und Verwaltungseinrichtungen, und alles dies verlangt nicht nur seine Herstellung, sondern auch seine Unterhaltung, Pflege und Verbesserung. Der letztern widmet eine grosse Zahl von Erfindern Scharfsinn und Fleiss und eine reiche Litteratur ist aus gleichen Bemühungen erwachsen. In der That ist denn auch das Strassenbahnwesen gewaltig fortgeschritten; es steht nicht mehr so weit hinter dem Hauptbahnwesen zurück, wie ehedem, wo auf den hier und da in einzelnen Städten bestehenden Pferdebahnlinien nicht vielmehr als ein etwas verbesserter Omnibusverkehr unterhalten wurde. Schon lange gibt nicht mehr allein das Pferd seine Kraft zum Betriebe her; Dampfkraft und Elektrizität sind vielfach schon eingeführt und werden gewiss zu immer weiterer Verwendung gelangen. Nachdem aber die Strassenbahnen für zahlreiche Einzelgebiete mit reger Verkehrsströmung, wie für Städte oder andere Bezirke mit lebhafter Gewerbthätigkeit, eine ebenso grosse Bedeutung erlangt haben, wie die grossen Eisenbahnen sie für den Weltverkehr besitzen, nachdem sie als wichtige Verkehrsträger für die grosse Allgemeinheit der Menschen in gewissem Sinne den gleichen Werth wie die Lokomotivbahnen erlangt haben, kann der Eisenbahnfachmann nicht umhin, denselben fortan nicht mehr blos einen gelegentlichen herablassenden Seitenblick, sondern reges Interesse zu widmen und die auf ihrem Gebiete hervortretenden Bestrebungen und Fortschritte mit Aufmerksamkeit zu verfolgen.

Je mehr sich nun das Strassenbahnwesen in der letzten Zeit weiter entwickelte, um so dringlicher stellte sich allmählich für die Angehörigen und Interessenten desselben das Bedürfniss ein, in gegenseitige Beziehungen zu treten, um sich über

mögliche Verbesserungen und Vervollkommnungen auf technischem oder geschäftlichem Gebiete sowie über etwa zu treffende übereinstimmende Einrichtungen zu verständigen. Der ziemlich gleichmässige Einfluss, den in den verschiedenen Ländern Erfindungstechnik wie Fabrikation auf die Hebung des Strassenbahnwesens ausüben, hat dazu geführt, dass sich eine internationale Vereinigung bildete, welche zunächst ohne feste Statuten bestand bis vor wenigen Tagen, wo sie sich auf einer zu Berlin stattgehabten Generalversammlung als „Internationaler Permanenter Strassenbahnverein" durch Annahme von bestimmten Statuten fest begründete. Zu dieser Versammlung waren etwa 80 Theilnehmer, meist aus Deutschland und Belgien, aber auch aus England, Holland und Russland erschienen. Die in Deutscher und Französischer Sprache geführten Verhandlungen wurden durch den Begründer jener bisherigen losen Vereinigung, den Direktor der Brüsseler Strasseneisenbahn - Gesellschaft Michelet, eröffnet, auf dessen Vorschlag die Versammlung den Direktor der Berlin-Charlottenburger Pferdebahngesellschaft Drewke zu ihrem Vorsitzenden erwählte. Nach den alsdann berathenen Statuten soll der Verein den Zweck verfolgen, Verbesserungen der Transportmittel in technischer und wirthschaftlicher Hinsicht anzustreben und die Interessen der Oeffentlichkeit wie der Strassenbahngesellschaften in ihren gegenseitigen Beziehungen zu fördern. — An der Spitze des Vereins steht eine Direktion mit wechselndem Sitz und ein von derselben zu ernennendes und ihr untergeordnetes Generalsekretariat mit dem festen Sitz in Brüssel. Dem letzteren liegt die Verwaltung der Finanzen und des Archivs sowie die Ausfertigung der Veröffentlichungen des Vereins ob. — In den Generalversammlungen sollen die Verhandlungen stets in Deutscher und Französischer Sprache geführt werden. Die allgemeinen Beschlüsse derselben sollen für die einzelnen Gesellschaften der verschiedenen Länder und etwaige besondere Vereinigungen derselben nur fakultative Gültigkeit haben.

Aus den weiteren Verhandlungen der diesmaligen Generalversammlung sei hier noch einiger interessanter Angaben des Ingenieurs Russel-London über die Englischen Strassenbahnen Erwähnung gethan. Zu Anfang des vorigen Jahres waren in England 811 (Englische) Meilen Strassenbahnen im Betriebe. Auf diesen Bahnen werden 23 000 Pferde und 327 Lokomotiven verwendet und täglich eine Million Fahrgäste befördert. Ausserdem gibt es in England noch eine elektrische und eine Drahtseil-Strassenbahn. In London wird die Strassenbahn im allgemeinen nur von den niedern Ständen benutzt. Trotzdem befördern die Londoner Strassenbahnen, in denen etwa 50 Millionen Mark Kapital angelegt sind, jährlich etwa 100 Millionen Personen. Im übrigen befürwortete der Redner die erweiterte Einführung des Dampfbetriebes auf Strassenbahnen, besonders auf Strecken mit stärkern Steigungen.

Eine sehr nutzbringende Thätigkeit dürfte der neue Verein auch dadurch entfalten, dass derselbe eine gewisse Einheitlichkeit im Strassenbahnwesen der verschiedenen Länder anbahnen wird, wodurch namhafte Vereinfachungen und somit Verbilligungen in der fabrikmässigen Herstellung einer grossen Menge von Gegenständen, die bei Strassenbahnen Verwendung finden, herbeigeführt werden. Dergleichen nützlichen Bestrebungen wird ohne Zweifel bedeutend Vorschub geleistet, indem den Theilnehmern an den Generalversammlungen Gelegenheit geboten wird, über die bei den verschiedenen Gesellschaften in Gebrauch stehenden technischen Anlagen und Einrichtungen sich soweit als möglich durch eigene Anschauung zu unterrichten. Diesem Zwecke wurde gelegentlich der diesmaligen Berliner Versammlung die auf Anregung der Direktion der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn - Gesellschaft veranstaltete Ausstellung zahlreicher Gegenstände aus dem Gebiete des Strassenbahnwesens in vorzüglichster Weise gerecht. In Anbetracht der Bedeutung dieser Ausstellung, die gewissermassen wie in einem Spiegelbilde den jetzigen Stand des ganzen Strassenbahnwesens veranschaulichte und insbesondere einen sehr lehrreichen Ueberblick über die in der letzten Zeit gemachten Fortschritte gewährte, sei nachstehend noch der bemerkenswerthesten Erscheinungen derselben, wenn auch der Fülle des Stoffes wegen nur in gedrängter Form, gedacht.

Dank der besonders eifrigen Bemühungen des Oberingenieurs Fischer-Dick und der Bereitwilligkeit zahlreicher Gesellschaftsvorstände und Fabrikanten war die Ausstellung im Hause des Architektenvereins in verhältnissmässig kurzer Zeit zu Stande gebracht worden. Die hervorragendsten Eisenhütten und Maschinenfabriken haben sich beeilt, dieselbe mit allem Interessanten, was ihr Betrieb für Zwecke des Strassenbahnwesens hervorbringt, entweder in Proben wirklicher Fabrikate oder doch in Zeichnungen und Modellen auszustatten, wobei allerdings vorzugsweise die Thätigkeit Deutscher Werke auf dem betreffenden Gebiete zur Anschauung gelangte.

In besonders stattlicher Weise war die Ausstellung seitens der Direktion der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft mit einer beträchtlichen Anzahl solcher Gegenstände, die entweder schon ihrem Betriebe angehören oder in denselben demnächst eingeführt werden sollen, beschickt. Ein grosser Wandplan zeigte das ausgedehnte Liniennetz der Gesellschaft, während eine geschmackvoll angeordnete Zusammenstellung ihrer zahlreichen Fahrscheine und ein starkes Album mit den in ihrem Gebrauche stehenden Drucksachen eine Vorstellung von dem Umfange und der vielseitigen Thätigkeit ihres Betriebes gaben. Die besonders verwickelten Linienverknüpfungen an Hauptkreuzungspunkten, ferner die verschiedenen im Gebrauche befindlichen Wagenarten und sonstigen Betriebsmittel sowie die bedeutendsten Bahnhofsbauten, Stallungen, Werkstätten u. s. w. waren durch Zeichnungen dargestellt. — Sehr interessant war die nach Jahrgängen geordnete Ausstellung der von dieser Gesellschaft seit ihrem Bestehen der Reihe nach verwandten Oberbausysteme. Dieselbe war geeignet, Zeugniss dafür abzulegen, wie die Verwaltung fortwährend bestrebt ist, das Beste, was Erfindung und fortschreitende Fabrikation darbieten, in den praktischen Betrieb einzuführen. In den Jahren 1873—74 gelangten auf den ersten Linien der Gesellschaft die damals noch fast allein gebräuchlichen Flachschienen auf hölzernen Langschwellen zur Verwendung. Da dies Oberbausystem indessen weder den Anforderungen des eigenen Verkehrs auf die Dauer zu entsprechen vermochte, noch auch den Stössen der die ins Pflaster eingebetteten Schienen immerfort kreuzenden Strassenfuhrwerke genügenden Widerstand darbieten konnte, so wurden unablässig Versuche gemacht, dasselbe durch zweckmässigere Gestaltung des Profils der Schiene wie auch der dieselbe tragenden Langschwelle, zu verbessern, insbesondere die feste Lage der Schiene durch Aufschmiegen derselben auf die entsprechend ausgekehlte Oberfläche der Schwelle zu sichern. So entstand das besonders starke System Fischer-Dick, welches in den Jahren 1879 bis 1881 zu Neu- und Umbauten verwandt wurde. Man ging aber wieder davon ab und brach überhaupt mit den Holzschwellensystemen, als inzwischen Haarmann mit seinem ersten ganz eisernen Langschwellen-Oberbau für Strassenbahnen, dem Zwillingsschienen-System, hervorgetreten war. Dieser Oberbau kam besonders 1883 bis 1884 in Aufnahme und wurde mit den ihm nach und nach zu Theil gewordenen Verbesserungen, namentlich auf stark befahrenen Strecken (Leipziger- und Potsdamerstrasse u. s. w.) verlegt. Im Jahre 1885 wurde das dreitheilige System Schmidt eingeführt, während endlich jetzt, 1886, das eintheilige Rillenschienen-System Phönix zur Anwendung kommt. — Als Ergänzung dieser Vorführungen waren zahlreiche Oberbautheile nach mehrjährigem Gebrauche ausgestellt, nach deren Zustand sich der durch den Betrieb und sonstige Einflüsse verursachte ordentliche bezw. ausserordentliche Verschleiss beurtheilen liess. Endlich hatte die Gesellschaft noch einige Neuerungen zur Schau gestellt, u. a. eine von ihrem Werkstättenvorsteher

Peiser erfundene Schutzvorrichtung, sowie die auf der Rixdorfer Linie erprobte, von W. Wernich erfundene und diesem patentirte mechanische Vorrichtung zur Erleichterung des Anziehens der Pferde.

In ähnlicher Weise gaben auch die Strassenbahngesellschaften anderer Städte durch mehr oder weniger mannigfaltige Einsendungen eine Ueberschau über die bei ihnen im Gebrauche stehenden Einrichtungen. Aus München waren das von der dortigen Trambahn angenommene Hartwich'sche Oberbausystem sowie Zeichnungen der von derselben vorzugsweise gebrauchten Wagen aus der Gmelich'schen Fabrik eingesandt. Als Merkwürdigkeit sind die von letzterer verfertigten Strassenbahnwagen von nur 920 kg Gewicht bei 8 Sitz- und 12—14 Stehplätzen zu betrachten. Die Hamburger Strasseneisenbahn-Gesellschaft brachte in besonders eingehender Weise ihre bedeutenden Anlagen und Einrichtungen zur Anschauung. Hier traten namentlich die verschiedenen, dem Direktor Culin patentirten Systeme eisernen Oberbaus hervor, darunter ein dreitheiliges mit besonderer oberer Rillendecke. Der auf einer Strecke probeweise eingeführte elektrische Betrieb von Huber nach dem Julien'schen System mit Akkumulatoren war durch eine gedruckte Schilderung vertreten. Die Breslauer Strasseneisenbahn-Gesellschaft sandte Abschnitte ihres Oberbaus, Einzeltheile ihrer Wagen und Zeichnungen ihrer Bahnhofsbauten. Von der Dresdner Strassenbahn war eine Läutevorrichtung ausgestellt, die mit der Handhabe der Bremskurbel verbunden ist, wodurch dem Wagenlenker eine nicht unbeträchtliche Vereinfachung seiner Obliegenheiten erwächst. Die Düsseldorfer Pferdebahn hatte Stücke ihres Oberbaus aus hohen Eisenschienen mit aufgewalzter Stahllauffläche nach achtjähriger Benutzung eingeschickt, an denen man die Zweifelhaftigkeit der betreffenden Fabrikationsmethode erkennen konnte. Aus Danzig waren Abnutzungsproben der einzelnen Theile des daselbst eingeführten Systems Büsing, aus Hannover endlich Photographien einiger durch Zusammenstösse mit Lastwagen stark beschädigter Pferdebahnwagen eingegangen.

Sehr umfassend waren die Einsendungen verschiedener Eisen- und Stahlwerke, welche sich mit der Herstellung von Oberbaumaterialien beschäftigen. Der Hörder Bergwerks- und Hüttenverein hatte neben mehreren Schaubildern seiner Werke hauptsächlich sein eigenes Querschwellensystem ausgestellt, welches mit dem kürzlich in dieser Zeitung beschriebenen Post'schen Oberbausystem grosse Aehnlichkeit besitzt. Vom Bochumer Verein waren Proben des von ihm in grossen Mengen für München und Neapel angefertigten Oberbaues mit Hartwich-Schienen vorhanden. Die Dortmunder Union war durch lose Radbandagen sowie durch fertige Sätze von Treib- und Laufrädern auf der Axe für Nebenbahn-Lokomotiven, sowie ferner durch Abschnitte von Sattelschienen mit und ohne Rille vertreten, während die Gesellschaft für Stahlindustrie zu Bochum Querbrüche stählerner Rillenschienen und Querschwellen eingesandt hatte.

Besonders grossartig war die Ausstellung des Eisen- und Stahlwerks Osnabrück, welches durch zahlreiche Zeichnungen und eine vorzüglich geordnete Sammlung von Schienenabschnitten nebst Verbindungen die verschiedenen, von seinem rührigen Direktor Haarmann erfundenen und demselben patentirten Oberbausysteme, soweit diese bei der gegenwärtigen Gelegenheit in Betracht kommen konnten, übersichtlich zur Anschauung brachte. In drei Gruppen wurden vorgeführt: 1. Der Zwillingsschienen- und der Schwellenschienen-Oberbau für Strassenbahnen, 2. der Langschwellen- und der Schwellenschienen-Oberbau für Nebenbahnen, und 3. der Querschwellen-Oberbau mit Hakenplatte für Schmalspurbahnen. Ausserdem stellten sich unter 18 Nummern die mannigfaltigen Schienenprofile dar, wie sie in wohl nahe an 100 Städten des In- und Auslandes bei Anwendung Haarmann'scher Systeme im Gebrauche stehen. Zur Ergänzung waren noch die Anordnung eines Gleises von Haarmann'schem Zwillingsschienen-Oberbau im Pflaster durch ein grösseres Modell, ferner die elektrisch betriebene Eisenbahn Frankfurt-Offenbach sowie einige besondere Weichenkonstruktionen durch Photographien und Zeichnungen dargestellt.

Mit Sorgfalt hatte auch die Aktiengesellschaft Phönix zu Laar bei Ruhrort ihre Ausstellungsgegenstände ausgewählt und angeordnet, um dem Beschauer ein Bild von ihrer emsigen und ausgedehnten Thätigkeit auf dem Gebiete der Herstellung von Oberbaumaterial für Strasseneisenbahnen darzubieten. Insbesondere war natürlich das der Gesellschaft patentirte Rillenschienen-Oberbausystem in den Vordergrund gestellt, und gewiss mit Recht. Denn dieses System, bei welchem die zur sichern Führung der Strassenbahn-Fahrzeuge erforderliche Rille nicht mehr durch eine besondere Schutzschiene hergestellt zu werden braucht, sondern gleich in den Kopf der Fahrschiene eingewalzt ist, erfreut sich des bedeutenden Vorzuges der grösstmöglichen Einfachheit. Die je nach der zu erwartenden Beanspruchung stärker oder schwächer und je nach besondern Wünschen der Besteller in beliebiger sonstiger Form hergestellte Rillenschiene wird einfach auf die gehörig vorbereitete Unterbettung aus Beton oder festgewalztem Schotter gelegt und mit ihrer Gegenschiene durch Spurstangen fest verbunden, und ein Stück Strassenbahngleise ist bis auf das Richten und das Festlegen durch die Pflasterung fertig. Es ist daher wohl zu begreifen, dass bereits über 800 km Gleise dieses Systems in allen Welttheilen verlegt sind. Zahlreiche zur Ausstellung gebrachte Abschnitte zeigen die mannigfaltige Gestaltung der in Köln, Hamburg, Elberfeld, Barmen, Magdeburg, Königsberg u. s. w. sowie in England, Irland, Argentinien, Australien u. s. w. zur Anwendung gekommenen Profile. Ein besonderes, ganz ausserordentlich starkes Profil ist für die auf den von schweren Lastwagen zu befahrenden Kais des Zollanschluss-Hafens in Hamburg in das Pflaster einzubettenden Eisenbahngleise bestimmt.

Durch nicht minder ansehnliche Einsendungen war auch eine grössere Anzahl solcher Fabriken vertreten, welche Eisenbahn-Betriebsmittel aller Art anfertigen. Hier seien in erster Linie die beiden Firmen van der Zypen & Charlier und Gebrüder van der Zypen in Deutz erwähnt. Erstere gab über ihre ausgedehnte Eisenbahnwagen- und Maschinen-Fabrikation durch zahllose in Albums vereinigte Abbildungen Aufschluss; letztere stellte Muster ihrer zierlichen Speichenräder zur Schau. Von der Maschinenfabrik „Cyklop“ (Mehlis & Behrens) in Berlin waren Zeichnungen ihrer Dampfstrassenwalzen, Schneefegemaschinen und Salzstreuwagen eingesandt. Die grosse Waggonfabrik von Rathgeber in München sowie diejenige zu Ludwigshafen a/Rh. waren durch Zeichnungen mannigfaltiger Wagenarten vertreten. Sehr bemerkenswerth war die Ausstellung von Kleinmotoren und Armaturtheilen der Maschinenfabrik von Klein, Schanzlin & Becker in Frankenthal (Pfalz). Auch die bedeutende Fabrik für Eisenbahnwagen jeder Gattung von P. Herbrand & Co. in Ehrenfeld bei Köln bot eine Uebersicht über ihre Fabrikate durch Zeichnungen und Photographien dar.

Wir beschliessen unsere Ueberschau mit der Erwähnung der von W. R. Rowan ausgestellten Zeichnungen und Modelle der verschiedenen ihm patentirten Erfindungen, unter denen vornehmlich der bekannte Dampfwagen für Strassenbahnen, eine Sicherheitsschleppweiche für Sekundärbahnen, sowie ein sehr einfaches und praktisches Billetsystem zu nennen sind.

M.

Aus dem Deutschen Reich.

30. Sitzung der Eisenbahn-Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten.

Am 25. und 27. d. Mts. fand in Berlin die vorbezeichnete Sitzung statt. Die sehr reichhaltige Tagesordnung derselben umfasste: 1. Aufnahme verschiedener Bestimmungen aus den Lokaltarifen in den Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I; 2. Feststellung einheitlicher Grundsätze für die Gestellung von Spezialwagen übernormaler Grösse; 3. Streichung einer grösseren

Anzahl von Positionen des Verzeichnisses der sperrigen Güter; 4. Tarifirung von Hüten, Pflanzendaunen, Bettfedern, Holzwolle, Palmblättern und Palmblätterabfällen, leeren Bierfässern in Spezialwagen, raffinirtem Zucker, Milchzucker zur Ausfuhr, Tabaksrippen, Holzessig, verzinntem Façoneisen, Schienenbefestigungs-Gegenständen und Eisen- und Stahldraht, rohem Bleisulfat (unreinem schwefelsauren Bleioxyd), Hörnern mit anhaftendem Hornkern (Schlauch), Leimkäse (Leimkalk), Naphtalin, Petroleumrückständen, Holzmehl, Ricinuskuchen und Ricinuskuchenmehl; 5. Aenderung der Tarifbestimmungen über das Auf- und Abladen; 6. die Einführung von Tarifbestimmungen für einzelne Stücke Vieh; 7. die Frachtberechnung von Kinderwagensendungen.

Pfändung von Eisenbahn-Fahrbetriebsmitteln.

Das für das Deutsche Reich am 1. Juni d. J. in Kraft getretene Gesetz, betreffend die Unzulässigkeit der Pfändung von Eisenbahn-Fahrbetriebsmitteln, welches bekanntlich auf die Fahrbetriebsmittel ausländischer Eisenbahnen nur insoweit Anwendung findet, als die Gegenseitigkeit verbürgt ist, konnte bisher, da letztere Bedingung seitens der Oesterreichischen Regierung nicht erfüllt war, auf die Fahrbetriebsmittel Oesterreichischer Eisenbahnen nicht angewendet werden. Die „Wiener Zeitung“ veröffentlicht jedoch nunmehr eine Kaiserliche Verordnung, wonach die Fahrbetriebsmittel fremder Eisenbahnen, welche Personen oder Güter im öffentlichen Verkehr befördern, innerhalb Oesterreich der Pfändung nicht unterworfen sind, wofern Gegenseitigkeit verbürgt ist. Das genannte Blatt bemerkt hierzu, dass ein Vortheil aus den Gesetzen der beiden Länder lediglich den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen erwachsen dürfte, da die Möglichkeit einer Beschlagnahme Deutscher Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel in Oesterreich-Ungarn ganz fern liege.

Betriebsergebnisse im Monat August d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, im Reichs-Anzeiger veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat August d. J. ergibt für die 62 Bahnen welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 32 385,57 km, nachstehende Daten: Eröffnet wurden: am 1. August die Strecke Praust-Zuckau 29,50 km (Königliche Eisenbahndirektion Bromberg), am 15. August die Strecke Brackwede-Osnabrück 48,55 km (Königliche Eisenbahndirektion Hannover). Ausser Betrieb gesetzt wurde am 16. August die Strecke Oberhausen-Katernberg 14,85 km (Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im August d. J. auf 1 km Betriebslänge bei 38 Bahnen mit zusammen 6 978,22 km höher und bei 24 Bahnen mit zusammen 25 407,35 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war in der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende August d. J. auf 1 km Betriebslänge bei 36 Bahnen mit zusammen 26 081,83 km höher und bei 26 Bahnen mit zusammen 6 303,74 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende August d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 76 049 900 ℳ. (30 405 000 ℳ. Stammaktien, 18 204 900 ℳ. Prioritäts-Stammaktien und 27 440 000 Mark Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 270,21 km, so dass auf je 1 km 281 447 ℳ. entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende August d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 591 042 829 ℳ. (308 666 550 ℳ. Stammaktien, 84 146 150 ℳ. Prioritätsstammaktien und 198 230 129 ℳ. Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Kapital bestimmt ist, 3 802,36 km, so dass auf je 1 km 155 441 ℳ. entfallen.

Direktionsbezirk Breslau.

Am 1. Oktober d. J. wird die Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung Loslau-Annaberg und die an derselben belegene Haltestelle Gross-Gorzütz für die unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Für den Personenverkehr kommen zunächst nur Billete der II., III. und IV. Wagenklasse zur Ausgabe.

Direktionsbezirk Erfurt: Sekundärbahn Merseburg-Mücheln.

Die von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt herzustellende Sekundärbahn Merseburg-Mücheln wird voraussichtlich am 1. Januar nächsten Jahres dem Betriebe übergeben werden können. Die Strecke ist 16 km lang und erhält die Stationen Merseburg, Frankleben, Lützkendorf, Mücheln und die Haltestellen Beuna, Wernsdorf und Neumark. Es werden zunächst in jeder Richtung 4 Züge täglich verkehren, deren Fahrzeiten bereits in den Winterfahrplan der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt aufgenommen sind.

Sonneberg-Lauscha und Werrabahn.

Wie das „Leipziger Tageblatt“ mittheilt, geht der Bahnbau Sonneberg-Lauscha seinem Ende entgegen; die Schienenlegung ist bis auf den Bahnhof Lauscha fertiggestellt und befahren nunmehr die Materialzüge die ganze Strecke. Mit der Eröffnung der neuen Bahnstrecke, welche nach jetziger Bestimmung am 1. Oktober d. J. stattfinden soll, werden zur Bewältigung des grösseren Verkehrs die Züge auf der Werrabahn zwischen Coburg und Sonneberg vermehrt; es sollen künftig zehn, anstatt wie seither acht, hin und zurück kursiren. Zwischen Coburg und Lauscha soll vorerst täglich eine dreimalige Verbindung nach jeder Richtung stattfinden.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrheinisch).

Die der Betriebsleitung des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes zu Neuwied unterstellte Neubaustrecke Hachenburg-Westerburg-Hadamar (Oberwesterwaldbahn) wird am 1. Oktober d. J. mit den für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen Erbach i. Westerw., Frickhofen, Korb, Langenhahn, Niederzenzheim, Westerburg, Wilmenroth und Wilsenroth dem öffentlichen Verkehre nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 übergeben werden.

Direktionsbezirk Elberfeld.

Die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Essen unterstellte Bahnstrecke Wanne-Riemke-Präsident wird am 1. Oktober d. J. mit der nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienenden Haltestelle Eickel dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Die Strecke Wanne-Riemke dient dem Verkehre ohne Beschränkung, die Strecke Riemke-Präsident nur dem Güterverkehre. An demselben Tage wird eine bei der Blockstation Prinz von Preussen hergestellte Verbindung zwischen der Strecke Langendreer B. M.-Bochum B. M. des Direktionsbezirks Elberfeld und der Strecke Prinz von Preussen-Bochum Rh. des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) für den Güterverkehr in Betrieb genommen werden.

Projekte von Nebenbahnen bei Berlin.

Dem Vernehmen nach haben sich neuerdings Ausschüsse gebildet, welche den Bau einer Nebenbahn von Berlin-Weissensee nach Werneuchen und einer am Reinickendorf-Rosenthaler Wege von der Berliner Nordbahn abzweigenden Nebenbahn nach Velten zu betreiben beabsichtigen. Erstere soll an der Chaussee entlang geführt werden und die normale Spurweite erhalten, so dass auf dieselbe zur Vermeidung des Umladens der Güter auch die Wagen von der Berliner Ringbahn übergehen können. Letztere soll insbesondere auch der städtischen Irrenanstalt in Dalldorf so nahe geführt werden, dass letztere ihre Bedürfnisse, namentlich Kohlen, auf dem Schienenwege beziehen könnte. Die Vorarbeiten für diese Bahnen, für deren Herstellung angeblich vielseitiges Interesse, u. a. auch bei dem Berliner Magistrate, wahrgenommen wird, sollen bereits eifrig gefördert werden.

Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahngesellschaft.

Die Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb schmalspuriger Eisenbahnen von Altena nach Lüdenscheid, von Werdohl nach Augustenthal und von Schalksmühle nach Halver durch die Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahngesellschaft ist nunmehr veröffentlicht worden. Der Sitz der Gesellschaft befindet sich in Oberrahmede bei Lüdenscheid. Das zur Vollendung und Ausrüstung der Bahnen erforderliche Anlagekapital ist auf 1 880 000 M. festgesetzt worden. Die Vollendung und Betriebseröffnung der Bahnen muss spätestens innerhalb 2 Jahren nach Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister erfolgen. Die Spurweite der Bahnen, für deren Bau und Betrieb die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 massgebend ist, soll 1 m betragen. Ueber die allgemeinen Verhältnisse der zu erbauenden Bahnen, über die Aufbringung des Aktienkapitals und über die Unterstützung und Betheiligung seitens der Königlich Preussischen Staatsregierung an dem Baue ist bereits in No. 68 S. 746 d. Ztg. nach Massgabe der Denkschrift, betreffend die Betheiligung des Staates bei mehreren Privat-Eisenbahnunternehmungen, berichtet worden.

Reckenzaun's elektrischer Wagen.

Zwischen dem Lützowplatze in Berlin und Charlottenburg verkehrt seit neuester Zeit auf dem vorhandenen Pferdebahn-

gleise ein Reckenzaun'scher Wagen, welcher vermittelst der, in Akkumulatoren aufgespeicherten Elektrizität betrieben wird. Den bei diesem Versuche zu gewärtigenden Erfahrungen darf man wohl mit Spannung entgegensehen, da günstige Ergebnisse dem, in verhältnissmässig kurzer Zeit zu einer grossartigen Verbreitung gelangten Pferdebahnsysteme verhängnissvoll werden könnten. Immerhin scheint eine besondere Gefahr dem letzteren zur Zeit noch nicht nahe zu sein. Man denke nur an die Unzuträglichkeiten, welche entstehen könnten, wenn ein solcher elektrischer Wagen in einer Strasse mit lebhaftem Verkehre betriebsunfähig werden und für einige Zeit eine Stopfung der auf demselben Gleise einander rasch folgenden Wagen veranlassen sollte! Schon diese Möglichkeit allein dürfte die massgebenden Behörden bestimmen, die Frage, ob elektrische Wagen auch im Innern einer grossen Stadt zweckmässig erscheinen bezw. eine hinlängliche Gewähr gegen Verkehrsstörungen bieten, mit äusserster Vorsicht zu behandeln. Minder bedenklich möchte man jedoch der Einführung solcher Wagen gegenüberstehen, falls es sich um den Verkehr derselben in Aussenvierteln bezw. nach oder von Vororten handelt.

Deutsch-Italienischer Handelsverkehr.

Nach dem über den Handel zwischen Deutschland und Italien von dem Vertreter des Generalkonsulats in Frankfurt a. M., Herrn Otto von Neufville, erstatteten und nunmehr veröffentlichten Berichte für 1885 ist die Ausfuhr Italiens nach dem Auslande neuerdings bedenklich zurückgegangen, während die Einfuhr aus Deutschland nach Italien günstigere Ergebnisse geliefert hat als im Jahre 1884. Die Ausfuhr Italiens hat sich in den Hauptartikeln, Wein und Oel, ansehnlich vermindert, ebenso in Seide und Mineralien, wogegen alle Arten ausländischer Industrie-Artikel auf dem Italienischen Markte einen mehr oder minder leichten Absatz gefunden haben. Ein schwerer Nachtheil für die Italienische Industrie liegt in dem Bezuge von Kohlen. In der Steinkohleneinfuhr nimmt England den ersten Platz ein; es lieferte 1880 1 737 746 Tonnen, 1881 2 073 315 Tonnen, 1882 2 180 020 Tonnen, 1883 2 351 092 Tonnen, 1884 2 605 051 Tonnen, 1885 2 254 129 Tonnen. Italien bezog 1885 138 404 Tonnen Steinkohlen aus Frankreich, 87 505 aus Oesterreich und nur 70 004 (d. i. 2.7 pCt. des ganzen Bezuges) aus Deutschland. Die geringe Betheiligung Deutschlands an der Steinkohleneinfuhr Italiens soll hauptsächlich durch die hohen Transportkosten der Schweizer Bahnen, und namentlich der Gotthardbahn, verursacht sein. Der Absatz Deutscher Kohle nach Italien wird sich wahrscheinlich für 1886 noch niedriger stellen. Eine Aenderung dieser Sachlage ist vor der Herabsetzung der erwähnten Eisenbahntarife nicht zu hoffen. Nach dem Eintritte einer solchen würde die Deutsche Kohle wirksam gegen die Englische in die Schranken treten können, da sie auch noch den Vortheil einer kürzeren Lieferungsfrist ohne die Verladungen und maritimen Versicherungen für sich haben würde.

Aus Sachsen.

Extrazüge zu der Altenburger Landesausstellung.

Die Sächsische Staats-Eisenbahnverwaltung, welche das Bestreben, auch den unbemittelten Bevölkerungsklassen den lehrreichen Besuch von Spezialausstellungen thunlichst zu erleichtern, schon wiederholt mit grossem Erfolg bethätigte, hat auch zum Besuch der Altenburger Landesausstellung in der kurzen Zeit vom 9. August bis 12. September d. J. 13 Extrazüge zu ermässigten Preisen von Chemnitz, Leipzig, Plauen, Gera, sowie für einzelne Gewerbevereine (von Stollberg, Borna, Schmölln u. s. w.), für die Kohlenbergwerke in Meuselwitz u. s. w. veranstaltet. Diese Extrazüge haben im ganzen etwa 8 500 Personen nach Altenburg befördert (der Zug für die Meuselwitzer Kohlenwerke führte z. B. allein 1 094 Personen).

Güterboden des Bayerischen Bahnhofs in Leipzig.

Der Empfangs-Güterboden auf dem Bayerischen Bahnhof in Leipzig, welcher, wie wir in No. 64 S. 712 d. Ztg. meldeten, am 25. Juli d. J. vollständig niederbrannte, ist mit solcher Beschleunigung wieder aufgebaut worden, dass er bereits Mitte September, also nur etwa 6 Wochen nach dem Brande, dem Verkehr wieder übergeben werden konnte. Die Beschleunigung des Wiederaufbaues war insbesondere durch das Bevorstehen der Leipziger Michaelismesse geboten.

Güterbahnen in Plagwitz-Lindenau.

Die am 1. April d. J. in den Besitz der Sächsischen Staats-Eisenbahnverwaltung übergegangenen vormals Dr. Heine'schen Güterbahnen in Plagwitz-Lindenau, Kleinzschocher und Schleussig (vergl. No. 28 S. 359 d. Ztg.) sind jetzt soweit umgebaut und vervollständigt worden, dass sie seit dem 23. September d. J. mit Lokomotiven befahren werden können (bisher wurden die Wagen auf den Gütergleisen mit Pferden bewegt). Im übrigen entwickelt sich der Verkehr auf den Güterbahnen ganz in der gewünschten Weise. Die am östlichen Ende derselben gelegene Ladestelle II wird vom 1. Oktober d. J. auch für den Stückgutverkehr eröffnet.

Klingenthal-Graslitz.

Am 1. Oktbr. d. J. soll die 4,314 km lange neue Verbindungsstrecke zwischen der Sächsischen Station Klingenthal (Zweigbahn Zwota-Klingenthal) und der Buschtêhrader Station Graslitz (Zweigbahn Falkenau-Graslitz) dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Der Betrieb der neuen Strecke wird auch, soweit sie auf Sächsischem Territorium liegt, von der Buschtêhrader Eisenbahngesellschaft geführt. Der Betriebswechsel findet demnach auf der Station Klingenthal statt. Die zollamtliche Behandlung der Güter findet Deutscherseits in Klingenthal, Oesterreichischerseits in Graslitz statt.

Die Buschtêhrader Eisenbahn hat in Graslitz eine zweite Station unter dem Namen Ober-Graslitz (an der sogen. Korbwiese) angelegt. Dort wird auch das Oesterreichische Zollamt errichtet. Die bisherige Station Graslitz erhält den Namen Unter-Graslitz und wird nur für den Wagenladungsverkehr sowie bis auf weiteres auch für den Personen- und Gepäckverkehr offen gehalten.

Am 13. September d. J. hat bereits die technische Prüfung der Neubaustrecke durch Beamte der Oesterreichischen Generalinspektion, der Sächsischen Generaldirektion, der Buschtêhrader Bahn sowie durch Vertreter der beiderseitigen Post- und Zollverwaltungen stattgefunden.

Der Eröffnungstermin entspricht den zwischen Oesterreich und Sachsen zu dem Staatsvertrag vom 5. Mai 1884 (vergl. No. 39 S. 500 ff. d. Ztg. von 1885) nachträglich getroffenen Vereinbarungen (vergl. No. 89 S. 1146 d. Ztg. von 1885). Die von der Buschtêhrader Eisenbahngesellschaft herzustellende Strecke Graslitz-Landesgrenze ist bereits seit einigen Wochen fertiggestellt. Sächsischerseits aber war ein früherer Fertigstellungstermin nicht zu ermöglichen, da die umfänglichen Hochbauten der Betriebswechselstation Klingenthal, insbesondere das ausserordentlich ausgedehnte Verwaltungsgebäude — in welchem nicht nur die Stationsverwaltung, sondern auch die Sächsische Zollverwaltung sowie die Deutsche Postexpedition untergebracht und Räume für Oesterreichische Finanzwachbeamte vorhanden sind — wegen der erforderlichen Zustimmung der betheiligten Verwaltungen zu den Bauplänen erst im Frühjahr d. J. begonnen werden konnten. Ueberdem macht sich eine sehr starke Bodenbewegung (122 000 cbm) erforderlich und die Beschränktheit des Raumes gestattete die gleichzeitige Entfaltung verhältnissmässig nur geringer Arbeitskräfte.

Die neue Linie schafft bekanntlich neben den zahlreichen schon bestehenden eine weitere Verbindung von Sachsen nach Böhmen über den Kamm des Erzgebirges. Die Anwohner erhoffen einen lebhaften Touristen- und Badeverkehr nach dem nahe gelegenen Carlsbad. Nach Vollendung der weiter in Aussicht stehenden Verbindung Johanngeorgenstadt-Carlsbad wird sich dieser Verkehr jedoch aller Voraussicht nach wieder erheblich abmindern.

Potschappel-Wilsdruff.

Am 1. Oktober d. J. soll ferner noch die schmalspurige Sekundärbahn Potschappel-Wilsdruff (vergl. No. 35 S. 457 d. Ztg. v. 1885) eröffnet werden, dafern die noch bevorstehende technische Prüfung keine Anstände ergibt. Die Bahn zählt bei einer Länge von 10,90 km 6 Stationen: Potschappel (Station der Linie Dresden-Chemnitz), Zauckerode, Niederhermsdorf, Kesselsdorf, Grumbach und Wilsdruff, welche bis auf den nur für Personenverkehr eingerichteten Haltepunkt Zauckerode dem Personen- und Güterverkehr dienen sollen.

Die Bahn wird einem in Wilsdruff stationirten Bahnverwalter unterstellt. Der Güterverkehr in Niederhermsdorf, Kesselsdorf und Grumbach wird in der auch anderwärts auf den Sächsischen Sekundärbahnen üblichen Weise von Privatleuten (Güteragenten) besorgt, während der Billetverkauf auf allen Zwischenstationen dem Zugführer übertragen ist.

Der Fahrplan weist drei gemischte Züge in jeder Richtung mit II. und III. Wagenklasse und der Maximalgeschwindigkeit von 15 km pro Stunde auf.

Bekanntlich benutzt die Bahn auf eine Länge von 2,300 km vom Bahnhof Potschappel aus ein bereits vorhandenes normalspuriges Kohlenzweiggleis, wobei nach dem bereits auf der Linie Döbeln-Mügeln-Oschatz angewendeten System eine dritte Schiene zwischen die Normalgleise gelegt ist (gemischtspuriger Oberbau).

Die Unterführung für den Personenverkehr in Potschappel hat besondere Schwierigkeiten und Kosten verursacht.

Haltestelle Greiz.

Nach der im Oktbr. 1879 erfolgten Herstellung der Greizer Verbindungsbahn (zwischen den Linien Greiz-Brunn und Weischlitz-Wolfsgefärth) wurde der gesammte Verkehr auf den unteren Bahnhof verlegt, der bisherige obere Bahnhof aber für den

öffentlichen Verkehr geschlossen und nur noch als Abfertigungsstelle für Zollgüter offen gelassen. Nach einiger Zeit aber wurde daselbst im Interesse nahe gelegener Fabriketablissements der Wagenladungsverkehr wieder zugelassen und am 1. Oktober d. J. wird der gedachte Bahnhof unter der Bezeichnung „Haltestelle Greiz“ auch wieder für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Der Stückgutverkehr jedoch ist daselbst nach wie vor ausgeschlossen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die zum Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg (Betriebsamt Danzig) gehörige, 24,65 km lange Eisenbahnstrecke untergeordneter Bedeutung Simonsdorf-Tiegenhof ist vom Tage der am 1. Oktober d. J. erfolgenden Betriebseröffnung ab nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Vereinigung der Arad-Csánader und Arad-Körösvölgyer Eisenbahnen. Am 1. d. Mts. ist die endgültige Vereinigung der Arad-Csánader und der Arad-Körösvölgyer Eisenbahn zu einer Gesellschaft erfolgt; es sind demzufolge die Direktion der Arad-Csánader Eisenbahn und die Direktion der Arad-Körösvölgyer Eisenbahn aus dem Vereine geschieden und werden die von denselben bisher betriebenen Linien nunmehr durch die Direktion der Vereinigten Arader und Csánader Eisenbahnen in Arad im Vereine vertreten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4332 vom 24. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Vereinigung der Arad-Csánader und Arad-Körösvölgyer Eisenbahnen (abgesandt am 25. d. Mts.).

No. 4344 vom 24. d. Mts. an die Oesterreichisch-Ungarischen Vereins-Verwaltungen, die Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn und die Rumänische Staatsbahn, betreffend Massregeln zur Verhütung der Einschleppung der Rinderpest (abgesandt am 25. d. Mts.).

Niederländische Korrespondenz.

Staatseisenbahn Zwaluwe-Waalwyk.

Am 1. November d. J. wird die 39 km lange Strecke Zwaluwe-Waalwyk der im Bau befindlichen Staatseisenbahn von Zwaluwe nach Herzogenbusch durch die Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen in Betrieb genommen werden. Die Bahn soll vorläufig als Sekundärbahn betrieben werden. Die an der Bahnstrecke belegenen Stationen und Haltestellen sind Lage-Zwaluwe, Hooge-Zwaluwe, Geertruidenberg, Waspik, Kaatsheuvel-Capelle und Waalwyk.

Eisenbahn Leiden-Woerden.

Laut dem Geschäftsbericht der Baugesellschaft dieser Bahn steigerten sich die Einnahmen im Jahre 1885 um 5 992 fl. und beliefen sich im ganzen auf 130 234 fl. Auch die Ausgaben vermehrten sich um 4 497 fl. und betrugen 66 958 fl. Infolge der von der Niederländischen Rheinbahngesellschaft (Pächterin der Bahn) übernommenen Garantie konnte noch eine Dividende von 8,50 fl. ausgezahlt werden.

Niederländische Süd-Ostbahn.

Die Bruttoeinnahmen dieser Eisenbahn waren in 1885 wenig befriedigend, veranlasst zum Theil durch den noch immer fortwährenden ungünstigen Zustand aller Betriebs- und Handelsverhältnisse, andererseits durch die Eröffnung der Staatsbahn Geldermalsen-Dordrecht-Rotterdam, durch welche der Süd-Ostbahn ein Theil ihres Transports entzogen wurde. Pro Tagkilometer war die Bruttoeinnahme 0,38 fl. weniger als in 1884.

Vergleicht man aber die Bruttoeinnahme während der 3 ersten Monate des Jahres 1883 mit denjenigen des ersten Vierteljahres 1886, als die Bahn durch die Eröffnung der Staatsbahn Geldermalsen-Rotterdam in normalen Zustand gekommen war, so ergibt sich eine Steigerung der Bruttoeinnahmen um 48,5 pCt. Infolge der Bestimmungen des Pachtvertrages mit der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen, konnten die finanziellen Verpflichtungen der Gesellschaft erfüllt werden, mit Ausnahme einer Summe von etwa 90 000 fl. für die Anlage von Bahnhofseinrichtungen. Um damit auch zur Liquidirung dieser Summe zu gelangen, hat die Direktion eine mit 4½ pCt. verzinsliche Obligationenanleihe in Höhe des genannten Betrages gemacht unter der Bedingung einer Amortisirung von 1½ pCt. Zinsen und Amortisirung sind garantirt durch die Beträge, welche in Gemässheit der Bestimmungen des Pachtvertrages die Pächterin für Verwaltungskosten an die Gesellschaft zu zahlen hat.

Sämmtliche Einnahmen der Gesellschaft betrugen 127 135 fl. An Verwaltungskosten wurden verausgabt 13 849 fl.; bleiben also 113 286 fl. Das Gewinn- und Verlustkonto schliesst mit einem Defizit von 19 991 fl.

Niederländische Reichstelegraphen.

Die Niederländischen Reichs-Telegraphenlinien haben seit 1852 bis Ende 1885 an Anlage-, Unterhaltungs- und Betriebskosten einen Aufwand von im ganzen 29 204 545 fl. verursacht. Die Gesammteinnahmen seit 1852 bis Ende 1885 betrugen 19 652 717 fl.

Am 1. Januar 1886 betrug die ganze Länge der Reichs-Telegraphenlinien 4 700,7 km, wovon 2 586,6 km längs den Eisenbahnen führen, und diejenige der Drähte 16 780,3 km gegen 16 509,8 km in 1885.

Die Länge der vorhandenen unterirdischen Telegraphenlinien betrug am 1. Januar 1886 127 km und diejenige der unterseeischen Linien 168 km.

In 1885 sind für den Verkehr eröffnet 15 Reichs-Telegraphenbüreaus, wovon 11 für den Telephondienst eingerichtet sind, 15 Eisenbahn-Telegraphenbüreaus und 3 Telegraphenbüreaus von sonstigen Privatunternehmungen. Am 1. Januar 1886 waren vorhanden 303 Reichs-Telegraphenbüreaus mit 32 Hilfsbüreaus und 292 Telegraphenbüreaus von Privatunternehmungen. Bei 164 Reichsbüreaus und 14 Hilfsbüreaus ist der Post- und Telegraphendienst vereinigt und 72 Reichsbüreaus sind für den Telephondienst eingerichtet.

Bei den Reichsbüreaus waren Ende 1885 in Betrieb 530 Morse-, 45 Hughes-, 2 Meyer- und 2 Estienne-Apparate, nebst 133 Telephonen.

Unter dem Personal befinden sich 46 weibliche Angestellten.

Der Verkehr auf den Reichslinien beziffert sich auf 3 444 698 Depeschen. Die Einnahmen betrugen 1 058 923 fl. Durch die Eisenbahntelegraphen wurden Depeschen befördert: Niederländische Staatsbahnen 135 553, Holländische Eisenbahn 72 502, Niederländische Rheinbahn 42 986, Niederländische Centralbahn 8 099, Nordbrabantisch-Deutsche Eisenbahn 6 323, Belgische Centralbahn 4 150, Eisenbahn von Gent nach Neuzen 2 231, Eisenbahn von Mechelen nach Neuzen 1 157, Linksrheinische Eisenbahn (Nymegen-Preussische Grenze) 928, Haarlem-Zandvoort Eisenbahn 4 661, Lüttich-Maastrichter Bahn 1 021. Durch sonstige Privatunternehmungen wurden überdies noch 18 373 Depeschen befördert.

Aus Belgien.

Vizinalbahnen.

Die nationale Gesellschaft für Vizinalbahnen fährt thatkräftig mit dem Bau weiterer Linien fort. Um Mitte August sollten die Strecken Nieuport-Furnes und Blankenberghe-Ostende für den Betrieb eröffnet sein. (Der „Guide officiel“ vom 21. September bringt den Fahrplan der genannten Linien zum Abdruck. Die Red.)

Zwischen dem Staat und vorgenannter Gesellschaft ist ein Vertrag bezüglich des Legens einer dritten Schiene auf der kurzen Strecke Nieuport-Nieuport Bad abgeschlossen worden, wonach diese Strecke auch für den Staatsbetrieb fahrbar gemacht wird. Auch sind zwischen genannter Gesellschaft und der der Brüsseler Tramways Bestimmungen vereinbart worden, um den Uebergang von Reisenden von einer Bahn zur anderen zu erleichtern. St.

Aus Italien.

Bauten, feststehende Projekte und Konzessionen.

Canicatti-Licata. Nachdem die Gallerie von Fucile dem Verkehr übergeben worden, hat der Betrieb über die Hilfslinie mit der gleichnamigen Haltestelle mit 1. Juli aufgehört.

Eboli-Reggio. In der Nacht vom 2. zum 3. Juni wurde der Durchschlag der grossen Gallerie von Rutino (Strecke Agropoli-Rutino) bewirkt. Das Zusammentreffen der beiden Theile des 4,366 km langen Tunnels war ein den Berechnungen genau entsprechendes.

Cuneo-Ventimiglia. Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat der Mittelmeer-Gesellschaft aufgegeben, die Vorarbeiten für die Reststrecke Tenda-Ventimiglia nach Möglichkeit zu beschleunigen. Die Strecke Cuneo-Limone befindet sich im Bau und Limone Tenda soll in kurzem in Bauangriff genommen werden.

Sardinien. Nach Mittheilungen aus Rom sind in Sardinien für rund 580 km Nebenbahnen die Vorarbeiten einschliesslich der bezüglichen Verträge und der Tarifentwürfe beendigt. Die Verhandlungen wegen des Baues sind gleichfalls im Gange; ein Theil der Entwürfe stammt von der Königlichen

Gesellschaft der Sardinischen Eisenbahnen, ein Theil von einer Bankgruppe (Turiner Bank, Gebrüder Marsaglia, Gebrüder Cesiana und A. Cottrau). Die Längen dieser in kurzem in Bauangriff zu nehmenden Linien und Strecken beziffern sich, wie folgt:

Linie bezw. Strecke	Gesammtlänge km	Projekte der Bankgesellschaft km	Projekte der Königlichen Gesellschaft km
1. Cagliari-Isili	75,81	—	—
Strecke Cagliari-Pauli Monserrato	—	5,30	—
„ Pauli Monserrato-Soleminis	—	—	10,44
„ Soleminis-Isili	—	60,07	—
2. Macomer-Nuoro	60,92	60,92	—
3. Macomer-Bosa	46,87	—	46,87
4. Monti-Tempio	40,26	—	—
Strecke Monti-Calangianus	—	—	27,10
„ Calangianus-Tempio	—	13,16	—
5. Sassari-Alghero	33,83	33,83	—
6. Ozieri-Chilivani	9,30	—	9,30
7. Isili-Sorgono	81,16	81,16	—
8. Iglesias-Monteponi	4,00	—	4.00
9. Tortoli-Mandas	162,27	162,27	—
10. Ozieri-Tirzo	66,53	—	—
Strecke Ozieri-Pattada	—	—	14,26
„ Pattada-Tirzo	—	52,27	—
zusammen km	580,95	468,98	111,97

Eine Belgische Gesellschaft, welche gleichfalls als Bewerberin aufgetreten war, ist unberücksichtigt geblieben.

Barletta-Spinazzola. Nachdem Ende Mai durch Königliches Dekret zum Bau der obengenannten Bahn ein Ausschuss, aus den Verwaltungen der Provinz Bari und den Gemeinden Barletta, Canoso, Minervino und Spinazzola gebildet worden war, ist inzwischen der Bau der Linie in Angriff genommen.

Reggio-Scandiano-Ventoso-Sassuolo. Bezüglich dieser Bahn, welche bis Ventoso seit April 1884 als Schmalspurbahn im Betriebe ist, hat die Deputation der Provinz Reggio Emilia in Veranlassung der Weiterführung der Bahn bis Sassuolo bei dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten die Konzession zum Umbau der Linie in gewöhnliche Spurweite nachgesucht.

Cajanello-Isernia. Die Reststrecke Roccaravindola-Isernia, welche noch im Sommer laufenden Jahres in Betrieb gesetzt werden sollte, hat in letzter Zeit Anlass zu Bedenken gegeben, ob die Bahnlinie besser auf dem rechten oder auf dem linken Volturnoufer zu führen sei. Im ersteren Falle wird eine grössere Ausdehnung und grössere Zahl der Gallerien sowie grössere Länge der ganzen Strecke (20,7 km gegen 17,5 km) nöthig, die Kosten betragen nunmehr 5 800 000 L. gegen 5 400 000 L.

Seilbahn Sassi-Soperga. In einer ausserordentlichen Hauptversammlung der Aktieninhaber der gleichnamigen Gesellschaft wurde beschlossen, die Bahn an die Erbauerin, die Unternehmerfirma Delvecchio und Perini auf die Konzessionsdauer zu cediren, gegen ratenweise al pari-Zahlung des Aktienkapitals an die Besitzer der Aktien.

Aus Serbien.

Die am 22. August feierlich eröffnete, 45 km lange, Zweigbahn Lapovo-Kragujewatz, welche an die Linie Belgrad-Nisch anschliesst, ist durch eine Gesellschaft Serbischer Unternehmer gebaut worden.

Aus Belgrad wird mitgetheilt, dass der Bau der Linie Ak Palanka-Bulgarische Grenze den Herren Rajski, Ranftl und Ronchetti zugeschlagen wurde. Die Unternehmer sollen unverzüglich beginnen. St.

Portugiesische Besitzungen in Ostafrika.

Nach den letzten Nachrichten aus Ostafrika gehen die Arbeiten an der Eisenbahn von Lourenco-Marques nach der Grenze von Transvaal rüstig vorwärts, seitdem die Portugiesische Regierung sich entschlossen hat, den Bau für eigene Rechnung zu übernehmen, da der mit dem ersten Konzessionsinhaber vereinbarte Vertrag nicht zur Ausführung gekommen ist.

Was die Verlängerung dieser Linie von der Grenze bis zur Hauptstadt von Transvaal anlangt, so scheint die Regierung der Republik geneigt zu sein, die Anerbietungen einer Belgischen Gesellschaft, den Bau zu übernehmen, anzunehmen.

St.

Amerikanische Korrespondenz.

Staatsseitige Frachtherabsetzung für Weizen.

Das Eisenbahnkommissariat des Staates Kansas hat eine allgemeine Frachtermässigung für Weizen von Lokalstationen nach Missouri-Flussplätzen angeordnet. Danach sollen dieselben betragen für 100 Pfd. bei Entfernungen bis

25 Miles	= $7^1/_2$ Cts.	(= 0,77 ₰ pro km)
50 „	= $10^1/_2$ „	(= 0,52 „ „ „)
100 „	= $14^1/_2$ „	(= 0,37 „ „ „)
150 „	= 18 „	(= 0,31 „ „ „)
200 „	= 20 „	(= 0,26 „ „ „)
250 „	= 24 „	(= 0,25 „ „ „)
300 „	= $26^1/_2$ „	} = 0,23 „ „ „
350 „	= 31 „	
400 „	= 36 „	

Die ausführliche Begründung dieser Massregel schliesst mit folgenden Sätzen: „Es ist gänzlich unzweckmässig, den Transportpreis einer solchen Waare, wie Weizen, nach den Kosten der Erzeugung und dem Nutzen zu bestimmen; er kann nur geregelt werden nach der bezüglichen Zufuhr und der Nachfrage. Danach vermindert sich der Preis im Verhältniss der Entfernung des Erzeugungsortes nach dem Platze, an welchem der Preis nach dem Ueberschuss über den Verbrauch festgesetzt wird, und hierbei kommt es vielmehr an auf die Gesammtkosten der Beförderung von Weizen dorthin, als auf die blosse Entfernung zwischen diesen beiden Orten. Nach dieser Grundlage gehören die westlichen Kansas-Weizenfelder zu denjenigen, welche am entferntesten liegen von den Plätzen, in welchen die Preise bestimmt werden, nach denen sich, in bestimmten Grenzen, wieder die Weizenerzeugung der Erde richtet.

Unter den obwaltenden Verhältnissen erachten wir es als unvermeidlich, dass der Weizenanbau, obwohl das Land dazu sehr geeignet ist, im Staate sich vermindert, und es ist ebenso sicher, dass in einem grossen Theile des Landes von Kansas es für die kleine Landgüter bewirthschaftenden Landleute keine Ersatzfrucht gibt, welche den Bahnen annähernd gleiche Transportmengen schaffen könnte.

Um eine solche Folge abzuwenden, welche ebenso verderblich für die landwirthschaftlichen Interessen wie für die Eisenbahnen sein würde, halten wir es nach eingehender Erwägung aller Verhältnisse für durchaus nothwendig, dass bezüglich der Weizenfrachten Zugeständnisse gemacht werden."

(„Railr. Gaz.") H.

Kleinasiatische Bahnen.

Wie die „Presse" berichtet, umfasst das, kürzlich durch ein Jrade des Sultans genehmigte, nach dem Projekte Pressel's auszuführende Kleinasiatische Bahnnetz 4 385 km. Dasselbe soll einerseits strategischen Interessen, andererseits aber der wirthschaftlichen Erschliessung Kleinasiens dienen. Die Verwirklichung desselben würde überdies den Ueberlandweg nach Indien um sechs Tage abkürzen, und besitzen deshalb diese Linien auch internationale Bedeutung. Die Türkische Regierung räumt der zu bildenden Bau- und Betriebsgesellschaft mehrfache wesentliche Begünstigungen und materielle Vortheile ein, knüpft aber an die Konzessionirung die Bedingung, dass die Finanzirung durch eine internationale Gruppe durchgeführt werde und dass in der künftigen Verwaltung die europäischen Staaten durch einzelne Angehörige gleichmässig vertreten seien. Die Verhandlungen wegen Bildung der Finanzgruppe dürften in nicht ferner Zeit in Paris beginnen. Die Baukosten des gesammten schmalspurig projektirten Netzes dürften sich auf circa 600 Millionen Franks belaufen. Eine Hauptlinie soll, von Brussa über Diarbekir laufend, Bagdad mit dem Marmarameer in direkte Verbindung setzen. Zwei wichtige Flügelbahnen, die eine vom Hafen von Antiochia über Aintab nach Diarbekir, die zweite von Kaisevich über Siwas nach Samsun, sollen das Mittelländische und das Schwarze Meer dem Kleinasiatischen Verkehr erschliessen. Eine besondere Verbindung wird von Tirbol am Schwarzen Meer über Erzerum an den Wansee und über Bajazid nach Täbris projektirt, sowie die Verbindung derselben mit der Hauptlinie, welche später bis zum Persischen Meerbusen geführt werden dürfte, mittelst Zwischengliedes Erzerum-Siwas.

Miszellen.

Befestigungen an der Gotthardbahn.

Wie Schweizerische Blätter versichern, soll der Gotthardtunnel im Interesse der Landesvertheidigung zunächst an seinem südlichen Ende bei Airolo ein Panzerthor, welches die Anlage eines Blockhauses ersetzen soll, erhalten. In No. 10 der „Schweizerischen Bauzeitung" wird dieser Beschluss der Festungskommission abfällig und ironisch beurtheilt.

Eisenbahnwagen mit 16 Achsen.

Einen Eisenbahnwagen mit 16 Achsen besitzt die Kruppsche Fabrik in Essen. Derselbe ist zur Beförderung einer Riesenkanone von Essen nach Spezia gebaut worden. Er ist 23 m lang und wiegt leer nahezu 2 000 Centner, während das beförderte 15 m lange Kanonenrohr 2 420 Centner Gewicht nach der Angabe der „Allgemeinen Deutschen Eisenbahnzeitung" hat. Die Wagenachsen sind in vier Gruppen von je vieren getheilt und lassen sich leicht in die Kurven einstellen. Der Transport ist über die Aargauische Südbahn via Rothkreuz und über die Gotthardbahn gegangen. Es ist ein gutes Zeichen für die Dauerhaftigkeit des Baues der Gotthardbahn, dass infolge dieser ungewöhnlichen Belastung nur für einzelne Brücken eine besondere Stützung erforderlich wurde.

Eisenbahnunfälle in Grossbritannien während des Jahres 1885.

Wie das „Centralblatt der Bauverwaltung" mittheilt, sind nach den soeben vom Handelsamte (Board of Trade) veröffentlichten Zusammenstellungen über die im Laufe des Jahres 1885 auf den Eisenbahnen Grossbritanniens verzeichneten Unglücksfälle durch den Betrieb der Eisenbahnen 957 Menschen getödtet und 3 467 verletzt worden. Von dieser Anzahl waren 102 Getödtete und 1 129 Verletzte Reisende; nur 6 bezw. 436 derselben erlitten Beschädigungen durch Unfälle oder Zusammenstossen von Zügen, die übrigen 96 bezw. 693 Reisende sind infolge anderer Ursachen, namentlich wegen eigener Unvorsichtigkeit getödtet bezw. beschädigt worden. 451 Getödtete und 2 117 Verletzte waren Beamte oder Bedienstete der Eisenbahngesellschaften oder der Unternehmer. 51 Menschen sind durch Selbstmord umgekommen; beim Ueberschreiten der Gleise oder beim Gehen zwischen denselben wurden 230 Menschen getödtet, 126 verletzt; auf den Planübergängen sind 58 getödtet und 21 beschädigt worden. Ferner sind von anderen Personen und aus sonstigen Ursachen 41 getödtet, 74 verletzt worden. Auf den Grundstücken der Eisenbahngesellschaften wurden 40 Menschen getödtet und 3 555 beschädigt durch Unfälle, welche nicht durch die Eisenbahnfahrzeuge verursacht worden sind, also nicht eigentlich als Eisenbahnunfälle angesehen werden können.

Da im Jahre 1885, abgesehen von den Besitzern von Dauerkarten (season tickets), 697 213 031 Menschen befördert worden sind (2 221 171 Personen mehr als im Jahre 1884), so kommt auf je 6 835 421 beförderte Personen 1 Todesfall und auf je 617 599 beförderte Personen 1 Verletzung. Im Jahre 1884 war das Verhältniss 1 : 5 148 088 bezw. 1 : 466 124.

Neue Verwendung des Telephons.

Ueber ein eigenartiges Verfahren, schadhafte Stellen in unterirdischen Leitungen schnell und sicher aufzufinden, berichtet E. Gérard in der „Lumière électrique". Man isolirt zunächst das eine Ende des zu untersuchenden Kabels, verbindet das andere Ende mit dem einen Pol eines galvanischen Elementes und schaltet zwischen Element und Kabel einen Stromunterbrecher ein. Wird derselbe in Gang gesetzt, nachdem der zweite Pol des Elements zur Erde abgeleitet ist, so werden intermittirende Ströme erzeugt, welche das Kabel bis zur schadhaften Stelle durchlaufen und ihren Weg von da durch die Erde zurück nach der Batterie nehmen. Man verbindet alsdann ein Telephon mit den Drahtenden einer einen Eisenkern umgebenden Drahtspule und verfolgt mit letzterer, welche senkrecht zur Richtung des Kabels gehalten wird, in der einen Hand und mit dem an das Ohr gehaltenen Telephone in der anderen Hand das Kabel von dem Unterbrecher aus. Da der intermittirende Strom im Kabel in der Drahtspule Wechselströme hervorbringt, welche das Telephon zum Tönen bringen, so befindet man sich, so lange letzteres der Fall ist, mit der Spule zwischen dem Unterbrecher und der schadhaften Stelle. Ueberschreitet man letztere, so hören die Schwingungen der Membrane auf. — Bei dieser Untersuchung, welche eine besondere Sachkenntniss nicht erfordert, ist es gleichgültig, ob die Leitung in der Erde oder im Wasser liegt.

Kohlenausfuhr aus Belgien.

Einer Meldung der „Rh. W. Ztg." zufolge besteht die Absicht, im Interesse des Absatzes Belgischer Kohle einen direkten Schiffsverkehr zwischen Antwerpen und Genua ins Leben zu rufen. Dieser Verkehr werde zu Beginn des nächsten Jahres eröffnet werden. Ausserdem sei auch davon die Rede, der Englischen Kohle in Aegypten Konkurrenz zu machen, doch sei die Ausführung dieser Absicht von der Erfüllung mehrerer Bedingungen abhängig, indem gefordert wird, dass die Belgische Kohle höchstens 5 pCt. Staub enthalte, dass der Frachtpreis von Antwerpen nach Port Said nicht höher komme als von Newcastle nach Port Said, und dass endlich die Belgischen Lieferanten ebenso lange Zahlungsfristen bewilligen wie die Englischen. Da sich diese Bedingungen leicht erfüllen lassen dürften, so hat die Belgische Regierung ihren Konsul in Port Said angewiesen, für die Verwirklichung des Projekts das Nöthige zu verfügen.

Petroleum als Heizungsmaterial.

Auf der London und Brighton Eisenbahn hat man neuerlich versuchsweise Petroleum zum Heizen einer Lokomotive verwendet. Das Prinzip dabei scheint ähnlich dem zu sein, wie bei dem Petroleumkessel, welcher mit ansehnlichem Erfolg auf I. M. S. „Caspian" verwendet ist. Das Petroleum wird durch Dampf in den Kessel eingelassen; es gibt eine weisse Hitze mit schneller Dampferzeugung. Die Versuchslokomotive führt einen Lokal-Personenzug. Sorgfältige Beobachtungen werden gemacht, um die ökonomischen und wirksamen Eigenthümlichkeiten dieser Heizungsart festzustellen. Der Versuch ist nicht frei von Bedenken, da das Petroleum einen stechenden Rauch erzeugt, der bei der gewöhnlichen Blaseinrichtung nicht hat beseitigt werden können. Es ist aber unzweifelhaft, dass mit der Entwickelung der weiteren Petroleumquellen in Aegypten und der Anpassung der Flüssigkeit zu dem angegebenen Zwecke eine radikale Umwälzung bei der Dampferzeugung für Marine- und Bahnzwecke nicht fern sein kann. („Railway and Tramway Express".) H.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Eröffnungen.

Eröffnung der Bahnstrecke Wanne-Riemke-Präsident. Am 1. Oktober d. J. wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Essen unterstellte Bahnstrecke Wanne-Riemke-Präsident mit der Haltestelle Eickel dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Haltestelle Eickel wird nur für den Personen- und Gepäckverkehr sowie zur Abfertigung von Hunden in Begleitung von Passagieren eröffnet.

Die Strecke Wanne-Riemke dient dem Verkehr ohne Beschränkung, die Strecke Riemke-Präsident nur dem Güterverkehr.

Für die neue Bahnstrecke haben die Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885, des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands sowie der Lokaltarife für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld Gültigkeit.

An demselben Tage wird eine bei der Blockstation Prinz von Preussen hergestellte Verbindung zwischen der Strecke Langendreer B. M.-Bochum B. M. des Direktionsbezirks Elberfeld und der Strecke Prinz von Preussen-Bochum Rh. des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) für den Güterverkehr in Betrieb genommen.

In den Gütertarifen tritt anlässlich der Eröffnung der Strecke Wanne-Riemke-Präsident eine Aenderung nicht ein. Zu dem Lokal-Personengeldtarife für den Direktionsbezirk Elberfeld vom 1. Mai 1878 tritt am 1. Oktober d. J. der Nachtrag 33 in Kraft. Derselbe enthält u. a. Tarifsätze für die Personen- und Gepäckbeförderung im Verkehr mit der Haltestelle Eickel und der Station Wanne, abgeänderte Tarifsätze für die Personen- und Gepäckbeförderung im Verkehr mit der Station Riemke und endlich Gepäckfrachtsätze für die Haltestellen Bochum Gussstahlfabrik und Meiderich, für welche vom 1. Oktober d. J. ab eine direkte Gepäckabfertigung eingerichtet wird.

Elberfeld, den 22. September 1886. (2002)
Königliche Eisenbahndirektion.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 76 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 29. September 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

1. Eröffnungen.

(Fortsetzung.)

Eröffnung der Neubaustrecke Hachenburg - Westerburg - Hadamar für den öffentlichen Verkehr und der Station Marienrachdorf für den Privatdepeschen-Verkehr, sowie Herausgabe von Tarifnachträgen für den Lokalverkehr Köln (rrh.). Am 1. Oktober d. J. wird die der Verwaltung und Betriebsleitung der unterzeichneten Direktion bezw. des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts zu Neuwied unterstellte Neubaustrecke Hachenburg-Westerburg-Hadamar (Oberwesterwaldbahn) mit den für den Personen-, Gepäck-, Privatdepeschen-, Eil- und Frachtgüterverkehr einschliesslich der Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichteten Stationen Erbach i/Westerw., Frickhofen, Korb, Langenhahn, Niederzenzheim, Westerburg, Wilmenroth und Wilsenroth dem öffentlichen Verkehre nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 übergeben werden.

Die Tarifkilometer bezw Frachtsätze für den Güterverkehr dieser Stationen unter einander, sowie zwischen denselben einerseits und den übrigen unter unserer Verwaltung stehenden Stationen andererseits sind in den am 1. Oktober d. J. in Kraft tretenden Nachträgen No. XV zum Gütertarif (Theil II) vom 1. September 1881 bezw. zum Ausnahmetarif B (für Steinkohlen etc.) vom 1. Juli 1881 für den Lokalverkehr des diesseitigen Verwaltungsbezirks enthalten.

Die betreffenden Tarifentfernungen kommen auch für die — im übrigen auf Grund des Tarifs für die Beförderung von Leichen etc. vom 1. Juli 1885 erfolgende — Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Anwendung, für Fahrzeuge jedoch nur insoweit, als die zu deren Ver- und Entladung erforderlichen besonderen Einrichtungen auf den genannten neuen Stationen vorhanden sind.

Exemplare der genannten Nachträge, von welchen derjenige zum Gütertarife noch anderweite, reduzirte Entfernungen für verschiedene Stationen sowie Berichtigungen enthält, sind bei den diesseitigen Güterexpeditionen und in unserm hiesigen Geschäftslokale zu haben.

Mit dem 1. Oktober d. J. tritt ferner zum Tarif vom 15. Mai d. J. für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden im Lokalverkehr des diesseitigen Verwaltungsbezirks der Nachtrag II in Kraft, welcher ausser Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen, Berichtigungen und neuen bezw. veränderten Sätzen für verschiedene Stationen auch die mit dem 1. Oktober d. J. für die Eingangs gedachten Stationen zur Einführung gelangenden Personenfahrpreise und Gepäcktaxen enthält. Derselbe kann auf den Stationen sowie in unserem Verkehrsbüreau eingesehen werden.

Endlich wird mit dem 1. Oktober d. J. die Station Marienrachdorf für den Privatdepeschenverkehr eröffnet.

Köln, den 23. September 1886. (2003)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

2. Güterverkehr.

Staatsbahn-Güterverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 1. Oktober d. Js. wird die Haltestelle Veilsdorf der Werra-Eisenbahn in den obenbezeichneten Verkehr aufgenommen. Näheres hierüber ist bei den betheiligten Expeditionen zu erfahren.

Erfurt, den 24. September 1886. (2004)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verkehr. Für Sendungen von Garnen, roher Nessel und Webwaaren von Hof nach Schlesien werden bei Anwendung des über Dresden gültigen Ausnahmetarifs No. 7 bis auf weiteres, gegen Vorlegung der Originalfrachtbriefe die gleichen Ermässigungen im Rückvergütungswege gewährt, welche bei Benutzung der von Hof nach Schlesien führenden Oesterreichischen Routen nachweislich zugestanden sind.

Dresden, am 24. September 1886. (2005)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Breslau - Erfurt. Am 1. Oktober d. Js. tritt Nachtrag III zum Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen von Stationsnamen, Tarifkilometer für die neu einbezogenen Stationen Camin, Herrnstadt, Klein-Bargen, Pakuswitz und Tschepline, Ausnahme-Tarifsätze für Eisenerze und Kiesabbrände etc. und Druckfehlerberichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen, woselbst der Nachtrag zum Preise von 0,10 M. käuflich zu haben ist.

Erfurt, den 27. September 1886. (2006)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-Norddeutscher Braunkohlenverkehr. Die Station Hohenbocka Oberlausitzer Bhf. wird mit den für Hohenbocka B. G. bereits bestehenden Frachtsätzen vom 20. Oktober d. J. ab in den Böhmisch - Norddeutschen Braunkohlenverkehr einbezogen.

Dresden, am 25. September 1886. (2007)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch - Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Oktober ds. Js. wird die Station Brunn der Sächsischen Staatsbahnen in den direkten Verkehr mit der Station Schraplau des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. einbezogen. Die Entfernung, welche der Frachtberechnung zu Grunde zu legen ist, beträgt 165 km.

Dresden, am 23. September 1886. (2008)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Braunschweig-Magdeburg-Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. Oktober ds. Js. wird Station Osterwieck der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn in den direkten Verkehr mit der Sächsischen Staatsbahn einbezogen. Die betreffenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, am 23. September 1886. (2009)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Direkter Verkehr zwischen Station Ober-Graslitz der a. pr. Buschtêhrader Eisenbahn und Sächsischen Stationen. Am 1. Oktober d. J., dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Verbindungsstrecke Klingenthal-Graslitz, tritt für den Verkehr zwischen Ober-Graslitz (Station der a. pr. Buschtêhrader Eisenbahn) und Stationen der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen und der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen ein Tarif für die Beförderung von Eil- u. Frachtgut, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft, welcher durch die betheiligten Stationen zum Preise von 20 ₰ pro Exemplar bezogen werden kann.

Dresden, den 23. September 1886. (2010)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Zu den vom 1. Oktober 1885 ab gültigen Tarifen für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Hannover** einschliesslich der **Hoyaer**, der **Unterelbeschen** und der **Warstein - Lippstadter Eisenbahn** einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Berlin** andererseits bezw. zwischen Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin andererseits werden mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. neue Nachträge (II) herausgegeben.

Dieselben enthalten u. a.:

a) Direkte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neu eröffneten Stationen bezw. Haltestellen Belencin, Bottschow, Clasdorf, Saaten-Neuendorf, Stefanowo, Tuchorze und Wollstein des Direktionsbezirks Berlin sowie Borgholzhausen, Dissen-Rothenfelde, Halle i/W., Hilter, Oesede, Ottoschacht, Steinhagen, Volpriehausen, Wellendorf und Welsede des Direktionsbezirks Hannover;

b) direkte Entfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Dresden-Friedrichstadt, Görlitz, Grossenhain B. D., Kamenz und Zittau des Direktionsbezirks Berlin einerseits

und verschiedenen Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits;

c) anderweite vielfach ermässigte in einzelnen Fällen aber auch erhöhte Stückgutfrachtsätze im Verkehr mit den Stationen des Direktionsbezirks Berlin.

Soweit durch die anderweiten Stückgutfrachtsätze Erhöhungen eintreten, behalten die bisherigen bezüglichen Frachtsätze noch bis zum 5. November d. J. Gültigkeit.

Die in den Nachträgen für die Stationen Dresden, Görlitz, Grossenhain, Kamenz und Zittau vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze haben gleichzeitig auch für die gleichnamigen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen im Norddeutsch-Sächsischen bezw. Mitteldeutschen Verbande, sowie die für die Stationen Berlin (Anh. u. Dresd. Bhf.), Berlin (Hamb. Bhf.), Berlin (Lehrter Bhf.), Berlin (Potsdamer Bhf.), Berlin (Ostbhf.), Breslau (O. S. Bhf.), Breslau (Oderthor-Bhf.) und Posen nachrichtlich vorgesehenen Frachtsätze etc. in den betreffenden Staatsbahnverkehren sowie im Niederdeutschen Verbande Anwendung zu finden.

Die neuen Nachträge sind von den betreffenden Verbandsstationen käuflich zu beziehen.

Hannover, den 18. September 1886. (2011)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Sächsischer Verband. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 24. Februar ds. Js. wird veröffentlicht, dass der neue Berlin-Sächsische Verbands-Gütertarif am 1. Oktober ds. Js. in Kraft tritt. Demzufolge werden von diesem Tage ab allen denjenigen, welche in der Zeit vom 1. Januar bis mit 31. Dezember 1886 mindestens 600000 kg Eisen und Stahl des Spezialtarifs II von Zwickau im direkten Verkehre nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen zur Beförderung bringen, gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe für jede Wagenladung von 10000 kg folgende Beträge vergütet werden:

1. Im Verkehre mit Berlin (Anhalt.-Dresd. Bhf.): 7 ℳ,
2. im Verkehre mit Berlin (Nordbhf.), Berlin (Stettiner Bhf.), Lagerhof b. Gesundbrunnen (Berlin), Wedding, Wilmersdorf-Friedenau: 4 ℳ,
3. im Verkehre mit Berlin (Görlitz. Bhf.), Grunewald und Halensee: 2 ℳ

und

4. im Verkehre mit den übrigen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen: 3 ℳ.

Dresden, den 21. September 1886. (2012)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Niederdeutscher Güterverkehr. Am 1. Oktober 1886 treten zu den Heften No. 1 und 2 des Verbands-Gütertarifs vom 1. Juni 1883 die Nachträge V bezw. IV in Kraft, enthaltend verschiedene Aenderungen und Ergänzungen, namentlich Frachtsätze für die in den Verkehr neu aufgenommenen Stationen Krebsöge und Wülfrath des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, Lunden der Holsteinischen Marschbahn und Gr. Pankow, Heiligengrabe, Pritzwalk und Wittstock der Priegnitzer Eisenbahn. Exemplare sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 23. September 1886. (2013)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Im **Süddeutschen Verbands-Güterverkehr** mit Oesterreich-Ungarn wird mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ein provisorisches Tarifheft No. 14 ausgegeben, welches Frachtsätze für die Stationen in Budapest, Uj-Szöny, Steinamanger und Stuhlweissenburg enthält.

Dasselbe wird auf Bestellung von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich abgegeben.

München, den 17. September 1886. (2014)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Verkehrsabtheilung.

Rheinischer Nachbar-Güterverkehr. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachungen vom 25. Mai, 10. Juli und 28. August d. J., betreffend die Einführung neuer Gütertarife für die Lokalverkehre der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch), sowie für den Rheinischen Nachbarverkehr wird hiermit zur Kenntniss gebracht, dass das vom 1. Januar 1887 ab gültige Heft 3 zum Tarif für den Rheinischen Nachbar-Güterverkehr, enthaltend Kilometerzeiger und Stationstarife für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Köln (linksrheinisch) andererseits, nunmehr zum Preise von 1,40 ℳ bei den betreffenden Güterexpeditionen käuflich zu haben ist.

Gleichzeitig wird berichtigend bemerkt, dass der Verkaufspreis des Hefts 2 zum Tarif für den Rheinischen Nachbar-Güterverkehr nicht, wie in unserer Bekanntmachung vom 28. August d. J. irrthümlich angegeben, 1,80 ℳ, sondern 1,50 ℳ beträgt.

Köln, den 21. September 1886. (2015)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. kommen neue Gütertarife für den Verkehr zwischen Basel Bad. Bahnhof loco und transit einerseits und den Stationen der Eisenbahnverwaltungen der Central- und Westschweiz anderseits zur Einführung, durch welche die gleichnamigen Tarife vom 1. März 1885 und 1. März 1886 aufgehoben und ersetzt werden.

Auf den gleichen Termin werden die Ausnahmetarife für den Transport von Zucker ab Basel Bad. Bahnhof loco und transit nach Stationen der Westschweizerischen und Simplonbahn neu und gesondert ausgegeben.

Die Haupttarife können zum Preise von 40 ₰ pro Exemplar durch die Güterverwaltung Basel bezogen werden.

Karlsruhe, den 22. September 1886. (2016)
Generaldirektion

Mit dem 1. Oktober d. J. tritt für die **Beförderung von Steinkohlen und Kokes** im diesseitigen Bezirk, sowie im Verkehr von den Stationen des Oberschlesischen Grubenreviers nach den Stationen Louisenhof und Wilhelmsbrück der Breslau-Warschauer Bahn an Stelle des bisherigen Tarifes vom 1. September 1884 und der hierzu erschienenen Nachträge I bis VIII ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe enthält gegen den bisherigen Tarif nur die durch die Eröffnung des Betriebes auf der Neubaustrecke Loslau-Annaberg bedingten Aenderungen bezw. Ermässigungen. Ausserdem ist in den neuen Tarif die an die vormalige Rechte Oderufer-Bahn bei Laurahütte neuerdings angeschlossene „Maxgrube“ als Versandtstation aufgenommen, dagegen aber die Versandstation „Hohenzollerngrube R. O. U. E.“ fortgelassen. Die für letztere Grube in dem bisherigen Tarif enthaltenen Sätze bleiben, unserer Bekanntmachung vom 17. d. Mts. entsprechend, noch bis 9. November d. J. in Gültigkeit.

Breslau, den 22. September 1886. (2017)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Am 15. September cr. ist zum Ostdeutsch-Ungarischen Verbandtarif Theil II Heft 1 (Klassentarif) ein Nachtrag XIII in Kraft getreten. Derselbe enthält:

Aenderung und Ergänzung des Ausnahmetarifs 12 für Eisenerze;

Aufnahme der Relation Budapest-Giessmannsdorf in den Ausnahmetarif 21 für Ziegeln;

Aufnahme neuer Stationen in den Ausnahmetarif No. 22 für Sämereien;

Ermässigte Wagegebühr für Schlacken und die bereits früher publizirte Aufhebung von Verkehrsbeschränkungen.

Druckexemplare des Nachtrages sind bei den Verbandstationen kostenfrei zu beziehen.

Breslau, den 23. September 1886. (2018)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandverwaltungen.

Rheinischer Nachbarverkehr. Am 1. Oktober 1886 kommen im Rheinischen Nachbarverkehr zur Einführung:

1. die Nachträge No. XVI zu Heft 2, No. XIV zu Heft 3 und No. XVII zu Heft 5 des Gütertarifs vom 1. April 1883;
2. Nachtrag XII zu Heft 1 des Ausnahmetarifs B (für Steinkohlen etc.) vom 1. April 1883.

Die genannten Nachträge enthalten ausser anderen Aenderungen und Ergänzungen die Frachtsätze bezw. Tarifkilometer für die neuen Stationen Erbach im Westerwald, Frickhofen, Korb, Langenhahn, Niederzeuzheim, Westerburg, Wilmenroth und Wilsenroth. Gleichzeitig treten Frachtsätze des Ausnahmetarifs B für den Verkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach den vorgenannten neuen Stationen in Kraft.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Exemplare der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 25. September 1886. (2019)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ausnahmetarif vom 1. August 1886 für die Beförderung von Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet sowie von Ruhrkokes nach den Hochofenstationen jener Gebiete. Die Stationen Bückeburg und Porta werden vom 1. Oktober d. J. ab für den Versand von Eisenerz nach den Hochofenstationen des Ruhrgebiets in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen, worüber das Nähere bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren ist.

Köln, den 24. September 1886. (2020)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Am 1. Oktober d. J. gelangt im Ostdeutsch-Ungarischen Eisenbahnverbande Theil II ein neuer Ausnahmetarif für den direkten Transport von Getreide etc., Kleie etc. bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hierfür und für leere gebrauchte Säcke in jeder Quantität zur Einführung.

Durch den neuen Tarif treten theils Verkehrserweiterungen und Frachtermässigungen, welche letztere lediglich auf Herabsetzung der ausländischen Antheilssätze beruhen, theils Verkehrsbeschränkungen und Tariferhöhungen ein.
Soweit in dem neuen Tarif Frachterhöhungen vorkommen bezw. für einige Relationen direkte Frachtsätze nicht mehr enthalten sind, bleiben die Tarifsätze des bisherigen Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1884 nebst Nachträgen noch bis zum 15. November 1886 in Kraft.
Behufs Ausgleichung der Koursdifferenzen kommen bis auf Weiteres die am Schlusse des neuen Tarifs Seite 191 ff. sub b enthaltenen Reduktionsbeträge zur Anwendung.
Druckexemplare des neuen Tarifs sind auf den bekannten Verbandstationen zum Preise von 1,00 *M.* käuflich zu beziehen.
Breslau, den 22. September 1886. (2021)
Königliche Eisenbahndirektion
für die Deutschen Verbandverwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Für die Beförderung von **Hohlglas** in Wagenladungen von 6000 und 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief ab Oldenburg (Station der Pr. Eisenbahndirektion Oldenburg) nach Italien via Brenner kommen mit Giltigkeit vom 15. Oktober l. Js. nachstehende Deutsch-Oesterreichische Schnittsätze zur Anwendung:

	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 6000 kg	10000 kg pro Wagen und Frachtbrief
	Francs per Tonne	
Oldenburg-Peri transit	64,75	51,95.

Die Abfertigung erfolgt nach den für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr gültigen Bestimmungen. (2022)
München, den 22. September 1886.
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Verkehrsabtheilung.

Vom 1. Oktober d. Js. ab kommt zu dem **Staatsbahn-Gütertarif Frankfurt a. M.-Köln (rechtsrh.)** vom 1. Februar 1882 der Nachtrag XVII zur Einführung.
Derselbe enthält anderweite theils ermässigte Tarifentfernungen für die Stationen Hachenburg, Hattert und Ingelbach, sowie neue Entfernungen für die in den direkten Verkehr einbezogenen Stationen der Neubaustrecke Hadamar-Hachenburg des Direktions-Bezirks Köln (rechtsrheinisch).
Das Nähere ist durch die Expeditionen zu erfahren. (2023)
Frankfurt a. M., den 22. September 1886.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Zu dem Ausnahmetarif für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Eisenbahndirektions-Bezirke Breslau u. s. w. vom 1. Oktober 1884 ist Nachtrag V, giltig vom 1. Oktober d. Js. ab, erschienen. Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Neubaustrecken Praust-Zuckau, Simonsdorf-Tiegenhof und Trachenberg-Herrnstadt der Direktionsbezirke Bromberg und Breslau, ferner für die Haltestelle Osche des Direktionsbezirks Bromberg und die Stationen Krakow und Plau der Güstrow-Plauer Eisenbahn. Exemplare des Nachtrages sind durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen. (2024)
Berlin, den 22. September 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Die Ausnahmetarife A a, A b, B, C a, C b, und D für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Oelsamen bezw. Weizen, Kleie und Oelkuchen und der Ausnahmetarif XVII für leere, gebrauchte Säcke, die nur mit Gültigkeit bis zum 13. September cr. veröffentlicht waren, bleiben bis auf Weiteres bestehen. (2025)
Bromberg, den 23. September 1886.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokal-Gütertarif für den Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt und die Thüringischen Privatbahnen. Mit dem 1. Oktober d. Js. gelangt zu dem vorbezeichneten Tarife der Nachtrag V zur Einführung.
Derselbe enthält:
I. Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes und der Abfertigungs-Befugnisse einzelner Stationen und Haltestellen.
II. Ergänzung der Vorbemerkungen zu den „Allgemeinen Kilometer-Tariftabellen."
III. Entfernungen und Tarifsätze für die Haltestelle Veilsdorf und die Stationen Blechhammer, Hüttensteinach, Köppelsdorf, Lauscha und Steinach a. d. Werrab.
IV. Ergänzung des Ausnahmetarifes No. 6 für Steine.
V. Berichtigungen.
VI. Aenderung von Stationsnamen.
Der Nachtrag ist durch die Güter-Abfertigungsstellen der betheiligten Bahnen zu beziehen. (2026)
Erfurt, den 24. September 1886.
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Zu dem im **Ungarischen Eisenbahnverbande** vom 1. April 1884 gültigen Tarif Heft X tritt am 10. November l. J. der Nachtrag III in Kraft, welcher neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Eisenwaaren — mit theilweise erhöhten Frachtsätzen — und von Holzkohle enthält.
Exemplare dieses Ausnahmetarifes sind in unserer Tarifabtheilung verkäuflich.
Die Direktion. (2027)

Priv. Oesterr.-Ung. Staats-Eisenbahngesellschaft. Aus Anlass der bevorstehenden Eröffnung der Theilstrecke Bruck a/L.-Petronell der Lokalbahn Bruck a/L.-Hamburg sind nachstehende Tarifnachträge erschienen:
a) Nachtrag IV zu den gesellschaftlichen Personentarifen Theil II,
b) Nachtrag XXII zu Theil II Heft 3 und
c) Nachtrag XIV zu Theil II Heft 4 der gesellschaftlichen Tarife für den Eil- und Frachtgüterverkehr.
Exemplare erliegen in den gesellschaftlichen Stationen und können bei der Verkehrsdirektion, Wien I Pestalozzigasse 8 bezogen werden. (RM 2028)

Oesterr. Eisenbahnverband. Zu dem Tarife Theil II, Heft 1, für den Oesterr. Eisenbahnverband tritt mit 15. Oktober l. J. der Nachtrag XIII in Kraft, welcher die Einbeziehung neuer Stationen in den Haupttarif enthält und bei den betheiligten Verwaltungen, namentlich auch bei der priv. Oesterr.-Ung. Staats-Eisenbahngesellschaft in Wien I. Pestalozzigasse 8 bezogen werden kann. (RM2029)

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Die auf Seite 9 Anmerkung 2 des Lokal-Personengeldtarifs der vormaligen Altona-Kieler Eisenbahn vom 1. Januar 1877 gewährte Vergünstigung, wonach für den Verkehr zwischen den Stationen und Haltestellen der Ostholsteinischen, sowie der Neumünster-Segeberg-Oldesloer Zweigbahn einerseits und den Stationen südlich von Neumünster, soweit direkte Billets ausgegeben werden, die Personenzugbillets auch Gültigkeit für die Schnellzüge haben, wird mit dem 15. November d. J. aufgehoben.
Altona, den 30. September 1886. (2030)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Submissionen.

Verdingung. Lieferung von Feuerspritzen. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen
9 Stück Karrenspritzen,
2 „ Wagenspritzen
mit Zubehör und Ausrüstung verdungen werden.
Lieferungsbedingungen liegen in unserem Verwaltungsgebäude Leopoldstrasse No. 24 zur Einsicht aus und können Abdrücke derselben gegen portofreie Einsendung von 50 *₰* von uns bezogen werden.
Die Angebote sind verschlossen, frankirt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Feuerspritzen" zu dem am 11. Oktober 1886, Vormittags 11 Uhr anstehenden Verdingungstermine an uns einzusenden.
Dessau, den 19. September 1886. (2031)
Königlich Preussisches Eisenbahn-Betriebsamt.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Die Lieferung von 708500 kg eisernen Querschwellen, 10577 kg Klemmplättchen, 18616 kg Schienenbolzen mit Muttern und 55000 Stück stählernen Unterlagsringen soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 14. Oktober cr. Vormittags 11 Uhr im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse 36. Die Angebote müssen mit der Aufschrift „Angebot auf eiserne Querschwellen nebst Kleineisenzeug" versehen sein.
Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnung können hier eingesehen bezw. gegen Einsendung von 1 *M.* unfrankirt bezogen werden. Zuschlagsfrist innerhalb 4 Wochen nach obigem Termine.
Breslau, den 24. September 1886. (2032)
Materialienbüreau.

Umbau des Bahnhofs Bremen. Es soll öffentlich vergeben werden:

a) Für die Unterführung der Torfstrasse:

Loos I. Lieferung von 140 cbm Werkstein,

Loos II. Lieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbauten, enthaltend 506 700 kg Walz- und Schmiedeeisen und 88 000 kg Gusseisen, einschliesslich der zugehörigen Klempnerarbeiten,

b) Für das Nebengebäude zum Waller-Lokomotivschuppen:

Loos III. Ausführung der Zimmerarbeiten, einschliesslich Holzlieferung,

Loos IV. Ausführung der Dachdeckerarbeiten, einschl. Ziefellieferung,

Loos V. Ausführung der Tischlerarbeiten.

Termin: Sonnabend, den 9. Oktober 1886, Vorm. 9 Uhr.

Verdingungsanschläge mit Bedingungen und Zeichnungen werden auf dem Büreau für den Bahnhofsumbau verabreicht: zu Loos II für 3,5 ℳ, zu Loos I und III für je 1,0 ℳ, zu Loos IV und V für je 0,5 ℳ.

Bremen, den 23. September 1886. (2033)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Die Lieferung der für den diesseitigen Bezirk erforderlichen Formulare und Drucksachen einschliesslich der dabei vorkommenden Buchbinderarbeiten soll für die Zeit vom 1. Januar 1887 bis 31. Dezember 1889 vergeben werden. Die Bedingungen, Formulare und Bedarfsnachweisungen liegen bei unserer Drucksachen-Verwaltung hierselbst (Flurstrasse 10) zur Einsicht aus. Die Bedingungen allein können auch von dort gegen postfreie Einsendung der Schreibgebühren von 1 ℳ unfrankirt bezogen werden. Termin hierzu steht am 18. Oktober cr., Vormittags 11 Uhr, in unserem Generalbüreau (Klaassenstrasse) an. Angebote sind versiegelt und postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Formulare und Drucksachen" an dasselbe einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 20. September 1886. (2034)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Vermischte Bekanntmachungen.

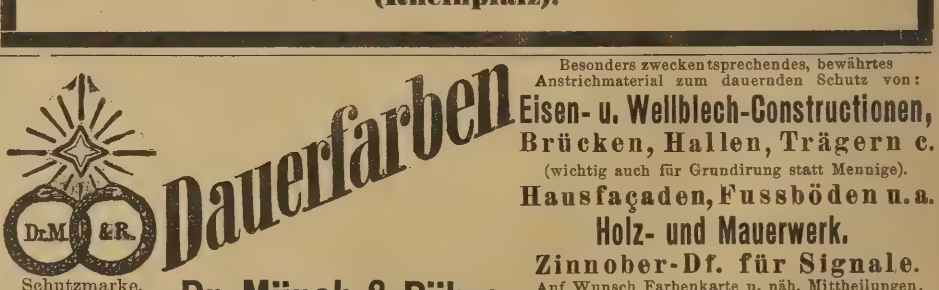
Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Die diesseitige Bahnhofs-Restauration zu Crensitz soll vom 15. November d. J. ab anderweit verpachtet werden. Die Bedingungen nebst Vertragsbestimmungen können gegen Einsendung von 25 ₰ von unserem hiesigen Büreau-Vorstande bezogen werden.

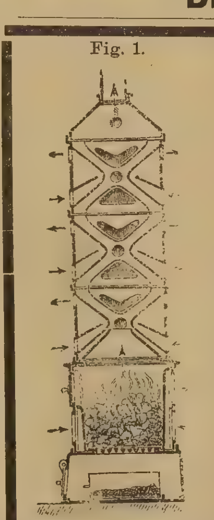
Bezügliche Angebote sind unter genauer Beachtung der Bedingungen bis zum 11. Oktober d. J. Mittags 12 Uhr an uns einzureichen. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen.

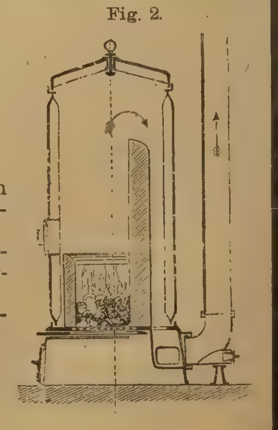
Halle a/S., 15. September 1886. (2035 J)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Privat-Anzeigen.






Fig. 1.


Fig. 2.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von J. F. Bergmann, Verlagsbuchhandlung, Wiesbaden, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 77. 1886.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,

Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:

Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 2. Oktober 1886.

Grundsätze für die Aufstellung der Fahrpläne.

(Fortsetzung aus No. 75.)

1. Personenverkehr.

Der Personenverkehr erfordert bei den meisten Eisenbahnen, insbesondere bei den sogenannten Hauptbahnen, die wesentlichste Beachtung bei der Aufstellung der Fahrpläne, da derselbe die Vielseitigkeit der modernen Verkehrsbedürfnisse am deutlichsten und anspruchsvollsten zur Anschauung gelangen lässt. Es ist hierbei vorzugsweise der internationale Verkehr, der Lokalverkehr und der Vergnügungsverkehr zu unterscheiden. Jede dieser Verkehrsarten bedarf nach Massgabe ihrer Eigenthümlichkeiten und ihrer Wichtigkeit für die Allgemeinheit und für die betreffende Strecke bezw. für das von der letzteren beherrschte Verkehrsgebiet einer besonderen Rücksichtnahme.

a) Der internationale oder durchgehende Reiseverkehr

bewegt sich überwiegend zwischen den Residenzen der benachbarten Länder und solchen Hauptstädten derselben, welche durch die Vereinigung staatlicher Verwaltungszweige und Institute, durch kommunale Einrichtungen, durch industrielle und gewerbliche Anlagen, durch ausgedehnte und einflussreiche Handelsbeziehungen, durch ihre geographische Lage als Knotenpunkte für wichtige und vielbesuchte Reiserouten, sowie in wissenschaftlicher oder künstlerischer Beziehung u. s. w. eine Bedeutung in dem Leben der Völker gewonnen haben. In das Netz des internationalen Verkehrs wird aber ausserdem noch eine beständig zunehmende Zahl von mehr oder minder bedeutenden Punkten hineingezogen, welche einzelne Sonderbedürfnisse der Gegenwart (Kurorte, Sommeraufenthalte, Fabriken u. dergl.) in hervorragendem Masse befriedigen.

Bei der Pflege dieses Verkehrs müssen selbstverständlich die örtlichen Eigenthümlichkeiten der betheiligten Länder vor den grossen, gemeinsamen Anforderungen zurücktreten, welche — abgesehen von den ausschliesslich den persönlichen Bedürfnissen gewidmeten Reisen — insbesondere auf eine möglichst vollkommene Ausgleichung der geistigen und materiellen Interessen räumlich getrennter Völkerschaften hinzuwirken bezwecken. Dieser Zweck wird in hohem Grade durch eine thunlichste Gleichartigkeit derjenigen Betriebs- und Verkehrseinrichtungen gefördert, deren Aenderung bei dem Uebergange aus einem Lande in das andere Unzuträglichkeiten herbeiführen könnte. Das in dieser Beziehung naturgemäss hervorgetretene Bedürfniss hat thatsächlich auch sorgfältige Beachtung gefunden, und es ist ersichtlich, dass für den internationalen Eisenbahnverkehr die politischen Landesgrenzen mehr und mehr an Bedeutung einbüssen.

b) Der Lokalverkehr

hat sich den Anforderungen eines räumlich begrenzten, auf die betreffende Eisenbahnstrecke angewiesenen Gebietes anzuschmiegen. Derselbe gestaltet sich infolge dessen eigenartiger und zugleich erheblich vielseitiger, als der die Einzelinteressen im allgemeinen rücksichtslos vernachlässigende internationale Verkehr, da die kleinsten, von den Eisenbahnen berührten bezw. dem Verkehrsgebiete derselben angehörenden Ortschaften in gleicher Weise wie die grösseren Städte ein natürliches Anrecht auf eine angemessene Berücksichtigung ihrer bezüglichen Bedürfnisse haben. Bei der grossen Mannigfaltigkeit der letzteren, welche durch die zeitigen Ansprüche an das Leben, durch die Kulturstufe der betreffenden Bevölkerung, durch staatliche, kommunale und soziale Einrichtungen und durch zahlreiche sonstige Eigenthümlichkeiten bedingt ist, muss von den Bearbeitern der Fahrpläne hinsichtlich des Lokalverkehrs eine ganz besonders zuverlässige, vielseitige und eingehende Kenntniss der betreffenden Verhältnisse gefordert werden, damit die freie und lebendige Entwickelung derselben nicht durch unzweckmässige Anordnungen behindert wird. Insbesondere ist hierbei auf das mit einer gewissen Regelmässigkeit wiederkehrende

Bedürfniss nach geeigneten Zugverbindungen behufs Wahrnehmung gerichtlicher Termine und sonstiger Geschäfte bei Behörden, für den Besuch von Märkten, Schulen u. s. w. hinzuweisen.

Eigenartige Forderungen treten ausserdem noch häufig in der Nähe grosser Städte auf, wenn die denselben angehörenden Geschäftsleute, Beamte, Arbeiter u. s. w. in grösserer Zahl ihren Wohnsitz nach den umliegenden Vororten verlegt haben, wie es beispielsweise bei Berlin namentlich seit der Eröffnung der Stadtbahn in stets zunehmendem Umfange beobachtet werden kann. Durch die sorgsame Pflege dieses Vorortverkehrs wird der Eisenbahn eine ganz besonders beachtenswerthe Gelegenheit gegeben, die Bestrebungen bezüglich einer Verbesserung der mannigfachen, in der Natur der Verhältnisse liegenden Unzuträglichkeiten sozialer und sanitärer Art, welche das Leben in einer Grossstadt mit sich bringt, in wirksamster Weise zu unterstützen. Zu diesem Behufe ist der Fahrplan derartig zu gestalten, dass das Wohnen in den Aussenorten ohne wesentliche Unbequemlichkeiten die vielseitigen Beziehungen zu der Grossstadt — wie Wahrnehmung dienstlicher bezw. geschäftlicher Pflichten, Ermöglichung des Besuches von Schulen, Kirchen, Vergnügungen, Bekannten u. s. w. — aufrechtzuerhalten gestattet. Es muss daher für eine, den Umständen entsprechend zu bemessende Zahl von Zugverbindungen gesorgt werden, von welchen u. a. bestimmte sich dem ortsüblichen Beginne und Schlusse der Arbeitszeit, der Geschäfts-, Schulstunden u. s. w., thunlichst unmittelbar anzuschliessen haben, damit die Bewohner der Vororte ihren häuslichen Angelegenheiten nicht über die unvermeidliche Zeitdauer hinaus entzogen zu sein brauchen.

c) Der Vergnügungsverkehr

ist im wesentlichen als eine, meist nur zu gewissen Zeiten, bei bestimmten Ereignissen oder auch zufällig ohne besondere Veranlassung auftretende Abart des Lokalverkehrs zu bezeichnen. Der in der Sommerzeit regelmässig stattfindende grosse Reise- und Badeverkehr, welcher in der bestehenden Form die bezüglichen Bedürfnisse und Gewohnheiten der Gegenwart ganz besonders charakteristisch zur Erscheinung bringt, kann hierher nicht gerechnet werden. Derselbe wird in der Regel bereits durch die internationalen Zugverbindungen bewältigt, und besondere Vergnügungszüge, welche mehrere Länder berühren, dürfen als Ausnahmen angesehen werden, deren Beförderung als Sonderzüge in jedem Falle durch besondere Verhandlungen zwischen den betheiligten Verwaltungen geregelt zu werden pflegt. Solche Züge unterscheiden sich jedoch, abgesehen von den ermässigten Tarifsätzen, äusserlich kaum von den regelmässigen durchgehenden Zügen. Auch die innerhalb eines Verwaltungsbezirks auf grössere Entfernungen, meistens ebenfalls als Sonderzüge, abgelassenen Vergnügungszüge gehören nicht hierher, da dieselben hinsichtlich ihrer Betriebsgestaltung im wesentlichen den Lokalzügen entsprechen.

Der eigentliche Vergnügungsverkehr als besondere Verkehrsart im Sinne des Eisenbahnbetriebes ist eine Eigenthümlichkeit der grossen Städte, deren Bewohnern — abgesehen von dem ohnehin in verhältnissmässig bedeutendem Umfange zu erwartenden Bedürfnisse — vorzugsweise aus gesundheitlichen und sozialen Rücksichten häufige und bequeme Gelegenheit gewährt werden muss, mit mässigem Kostenaufwande Ausflüge in die Umgegend machen zu können. Letztere wird also, je nach dem Grade ihrer Anziehungskraft auf die Stadtbevölkerung, in den Rahmen dieses Verkehrs, bei welchem in der Regel Hin- und Rückfahrten an demselben Tage stattfinden werden, mit hineingezogen.

Der Vergnügungsverkehr gehört seiner Natur nach fast ausschliesslich der Sommerzeit an und wird, insoweit derselbe erfahrungsmässig feststeht oder bezüglich seiner muthmasslichen Entwickelung im voraus beurtheilt werden kann, bereits bei der Aufstellung der Fahrpläne zu berücksichtigen sein. Derselbe gestaltet sich in betriebstechnischer Hinsicht oft als eine schwere Belastung der Eisenbahnen, da der Verkehrsumfang häufig je nach den Witterungsverhältnissen, nach Zufälligkeiten und aus sonstigen sehr verschiedenartigen Gründen nicht vorher übersehen und unter Umständen nur durch die grösste Inanspruchnahme des Personales und des Betriebsmateriales bewältigt werden kann. Die bei solchem plötzlichen, namentlich an Sonn- und Feiertagen eintretenden Massenandrange zu erwartenden Betriebserschwernisse sind um so misslicher, als derselbe meistens in denselben Stunden stattzufinden pflegt. Die demgemäss an den Fahrplan gestellten Anforderungen sind daher bisweilen als unerfüllbare zu bezeichnen, da die Leistungsfähigkeit desselben, selbst wenn das Personal und das Material in ausreichendem Umfange zur Verfügung steht, über ein bestimmtes Mass hinaus nicht gesteigert werden kann. Diese Grenze ist abhängig von der grösstmöglichen Anzahl von Zügen, welche auf der betreffenden Strecke noch ausser den regelmässig verkehrenden Zügen befördert werden kann. Da letztere einen festen Rahmen bilden, welcher auch bei sonstigem grossen Verkehrsandrange thunlichst aufrecht erhalten werden muss, so handelt es sich in solchen Fällen selbstverständlich kaum jemals um die in absoluter, theoretischer Beziehung denkbare grösste Ausnutzung einer Strecke, sondern um die möglichst ausgiebige Verwerthung der für die Einlegung weiterer Züge zur Verfügung stehenden Lücken des regelmässigen Fahrplanes

2. Güterverkehr.

Die Festsetzung des Fahrplanes gestaltet sich für den Güterverkehr in der Regel einfacher als für den Personenverkehr, da ersterer von anderweitigen Umständen minder abhängig ist als letzterer, und insbesondere bezüglich der Fahrzeiten eine grössere Freiheit gestattet als bei den Personenzügen, welche vorzugsweise an bestimmt vorliegende Verhältnisse, an Lebensgewohnheiten der Bevölkerung, an die Wahrnehmung von Anschlüssen, Kreuzungen u. s. w. gebunden sind. Immerhin dürfen innerhalb gewisser Grenzen die für den Personenverkehr massgebenden Grundsätze auch bei dem Güterverkehr nicht unbeachtet bleiben. Es ist jedoch selbstverständlich, dass auf Hauptbahnen die Interessen des letzteren im allgemeinen denjenigen des ersteren nachzustehen haben, während auf Nebenbahnen, auf welchen der Personenverkehr meistens ohnehin nur eine untergeordnete Bedeutung hat, häufig das Umgekehrte stattfinden wird.

Die sachgemässe Aufstellung des Güterzug-Fahrplanes erfordert eine genaue Kenntniss der geschäftlichen, kommerziellen, industriellen, landwirthschaftlichen und sonstigen in Frage kommenden Verhältnisse nicht allein des von der eigenen Bahn, sondern auch von den benachbarten und anschliessenden Strecken beherrschten Verkehrsgebietes. Diese Kenntniss hat sich unter Umständen bis auf die wirthschaftlichen Bedürfnisse des Weltmarktes zu erstrecken, wenn die Transporte des internationalen Verkehrs über die betreffende Bahn geführt werden. Bisweilen wird es sich bei den Güterzügen darum handeln, die Sendungen mit thunlichst geringem Zeitverluste zu gewissen Tagen und Stunden (Marktverkehr) auf der Bestimmungsstation anzubringen, zu welchem Behufe auch wohl bevorzugte, beschleunigte Züge (Eilgüterzüge) eingerichtet werden. Im allgemeinen wird aber bei der Feststellung des Güterzug-Fahrplanes die Erwägung massgebend sein, mit einem möglichst geringen Kostenaufwande einen möglichst umfassenden Verkehr zu bewältigen. Die demgemäss zu treffenden Einrichtungen sind von den vorliegenden besonderen Verhältnissen abhängig, welche in vielfachen Wechselbeziehungen zu einander stehen können. Mit Rücksicht auf die oft recht grossen Schwankungen des Verkehrs beansprucht die richtige Bemessung der Aufenthaltszeiten auf den Stationen hierbei eine wesentliche Aufmerksamkeit, damit einerseits ein nutzloses Liegenbleiben der Züge auf denselben, und andererseits auch die Nothwendigkeit einer Ueberschreitung des fahrplanmässig vorgesehenen Aufenthaltes thunlichst vermieden wird.

Wie bei dem Personenverkehr kann man

a) den Durchgangs- (internationalen) Verkehr und

b) den Lokalverkehr

unterscheiden. Die für die Pflege dieser beiden Verkehrsarten massgebenden allgemeinen Gesichtspunkte entsprechen im wesentlichen denjenigen, welche für die bezüglichen Gattungen des Personenverkehrs als zweckmässig zu erachten sind. Eine besondere Berücksichtigung der Umstände ist in solchen Bezirken erforderlich, in welchen vorzugsweise eine bestimmte Verkehrsart (Kohlen-, Viehverkehr oder dergl.) zu bewältigen ist, und für welche bei der Aufstellung der Fahrpläne die zweckmässige Wahl der Fahrzeiten, die rechtzeitige Zuführung des leeren Wagenmateriales u. s. w. eine hervorragende Bedeutung haben. Derartige Verhältnisse lassen es angezeigt erscheinen, über die Wünsche der in Frage kommenden Versender hinsichtlich der Gestaltung des Fahrplanes genaue Erhebungen anzustellen, damit den allgemeinen Bedürfnissen durch thunlichste Ausgleichung der einander etwa gegenüber stehenden Interessen in möglichst weitgehendem Umfange entsprochen werden kann.

III. Vorarbeiten für die Aufstellung der Fahrpläne.

1. Ermittelungen über die Grösse des Verkehrs.

Zur Gewinnung eines sachlichen Urtheils über die Anzahl und über die Art der für eine bestimmte Bahnstrecke in Aussicht zu nehmenden Zugverbindungen sind statistische Erhebungen über den Umfang des Verkehrsbedürfnisses erforderlich. Die sorgfältige, den thatsächlichen Verhältnissen entsprechende Feststellung desselben ist von der grössten Wichtigkeit, damit unwirthschaftliche Anordnungen im Eisenbahnbetriebe thunlichst vermieden werden, und sie hat sich auf alle, den letzteren in irgend einer Weise beeinflussende Erscheinungen des Verkehrs zu erstrecken. Hierher gehören das Reisebedürfniss der Bevölkerung, die verschiedenen Beförderungsgegenstände, der Umfang von Einfuhr und Ausfuhr, die Leistungsfähigkeit vorhandener gewerblicher, industrieller und sonstiger Anlagen, das Fabrikwesen, die Landwirthschaft, die Schifffahrtsverhältnisse und dergleichen. Zu beachten ist hierbei, ob bezw. inwieweit durch die Eisenbahn eine Steigerung des Verkehrs zu gewärtigen ist, ferner, ob die Verkehrsströmungen in gleicher Stärke und in regelmässiger Vertheilung oder nur zu bestimmten Zeiten auftreten, da durch solche Umstände die Gestaltung des Fahrplanes wesentlich bedingt werden kann. Letzterer wird im allgemeinen dem muthmasslichen durchschnittlichen Bedürfnisse entsprechen, jedoch die Möglichkeit gewähren müssen, auch einem gesteigerten Verkehre in möglichst weitgehendem Umfange — durch die Einschiebung von nicht regelmässig abzulassenden (Bedarfs-, Vor-, Nach-, Sonder-) Zügen — genügen zu können.

Die für neue Eisenbahnen vor der Betriebseröffnung derselben angestellten Ermittelungen über den Verkehr vermögen in Ermangelung einer genauen Statistik nur selten ein hinreichend sicheres Bild von dem Umfange desselben zu gewähren. Häufig wird daher nach der Betriebseröffnung die Wahrnehmung gemacht, dass sich der Verkehr in völlig unerwarteter Weise zum Vortheile oder zum Nachtheile der urspünglichen Annahmen entwickelt, und es ist bereits wiederholt vorgekommen, dass aus solchem Grunde Hauptbahnen in Bahnen untergeordneter Bedeutung und letztere in erstere umgewandelt werden mussten.

Bei den bereits längere Zeit im Betriebe befindlichen Strecken gewähren die statistischen Erhebungen jedoch durch Zählungen bezw. Aufschreibungen der beförderten Personen und Güter eine bestimmtere Grundlage. Die auf solche Weise gewonnenen Ergebnisse beziehen sich allerdings stets auf die Vergangenheit. Durch die vergleichsweise Gegenüberstellung der entsprechenden, für die betreffende Zählungsperiode der letzten Jahre ermittelten Ziffern und durch die Feststellung der Zu- oder Abnahme des Verkehrs aus denselben wird sich indessen in der Regel die muthmassliche Grösse desselben, welche der bevorstehenden Fahrplanperiode zu Grunde zu legen ist, mit hinlänglicher Genauigkeit bestimmen lassen. Selbstverständlich sind hierbei ausserdem noch alle diejenigen Veränderungen der allgemeinen Verkehrsverhältnisse und sonstige innere oder äussere Erscheinungen, welche in irgend welchen Beziehungen zu dem Eisenbahnverkehre stehen, angemessen zu berücksichtigen.

Das den vorstehenden Andeutungen entsprechend zu sammelnde, oft sehr umfangreiche Material wird durch die bei den Eisenbahnverwaltungen erfahrungsmässig in reicher Fülle eingehenden Anträge und Anregungen aus den Interessentenkreisen vervollständigt und bedarf demnächst einer sorgfältigen Prüfung und Sichtung, bevor es der Aufstellung der Fahrplanentwürfe zu Grunde gelegt werden kann.

Beiläufig mag hier noch bemerkt werden, dass die statistischen Ermittelungen über die Grösse des Verkehrs sowohl auf die erste bauliche Anlage, als auch auf die etwaige weitere Ausgestaltung der Bahnen eine wesentliche Einwirkung ausüben, da von dem Umfange des zu bewältigenden Verkehrs die eingleisige oder zweigleisige Ausführung, die Herstellung als Hauptbahn oder als Bahn untergeordneter Bedeutung, sowie die Linienführung überhaupt abhängig ist.

2. Zuggattungen.

Den Verkehrsarten und den durch statistische Unterlagen festgestellten Verkehrsbedürfnissen entsprechen die verschiedenen Zuggattungen, deren Auswahl bei der Bearbeitung des Fahrplanes durch die jeweiligen Umstände bedingt wird. Der Bezeichnung nach kann man unterscheiden:

a) für den Personenverkehr:

Kourier-, Express-, Schnell-, Eil-, Personen-, Omnibus-, gemischte Züge u. s. w.;

b) für den Güterverkehr:

Eilgüter-, Güter-, gemischte Züge, sowie für besondere Zwecke u. a. Kohlen-, Vieh-, Pulver-, Arbeitszüge u. s. w.

Bei vorauszusehendem, zeitweise aussergewöhnlichem Bedarfe, für welchen die regelmässig verkehrenden Züge unzureichend sind, werden Bedarfszüge, auch Vor- und Nachzüge (Doppelzüge) zu den regelmässigen, sowie Sonderzüge von vornherein in den Fahrplan aufgenommen. Letztere werden jedoch meistens erst in jedem einzelnen betreffenden Falle festgestellt.

Zu erwähnen sind schliesslich noch Züge zur Beförderung von leeren Maschinen, Werkstattsarbeitern und Beamten, zum Probelaufen von Betriebsmitteln u. s. w., welche ausschliesslich im Interesse des inneren Eisenbahndienstes abgelassen und nach Bedürfniss, jedoch den allgemeinen Verkehrsforderungen nachstehend, dem Fahrplane eingefügt werden.

(Schluss folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Verwaltung der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und das Finanzministerium.

Die offiziöse „Politische Korrespondenz“ veröffentlicht folgende Mittheilung: „Mit der Uebernahme von Eisenbahnen in die Verwaltung des Staates stellt sich überall eine Frage von grosser Bedeutung ein, die Frage nämlich, in welcher Weise dem Finanzminister eine entsprechende Einflussnahme auf die betreffende Gebarung gewahrt werden könne. Gewiss ist diese Frage mit Rücksicht auf die eigenthümliche Natur des Eisenbahnwesens, auf die kommerziellen und technischen Gesichtspunkte, die hier in Betracht zu kommen haben, auf die volkswirthschaftlichen Anforderungen, denen entsprochen werden soll, nicht leicht zur Lösung zu bringen, sobald dieselbe, wie dies ja gewiss anzustreben, eben in einer Art erfolgen soll, dass Beirrungen und Störungen des so hochwichtigen Zweckes der Eisenbahnen hintangehalten werden. Der grosse Kapitalswerth, um welchen es sich hier handelt, die Bedeutung der bezüglichen Gebarungen und die einschneidende Wirkung, welche einzelne Massnahmen auf diesem Gebiete in finanzieller Richtung zur Folge haben können, alle diese Momente erheischen es andererseits, dass Massnahmen finanzieller Natur auch im Gebiete der Staatseisenbahn-Verwaltung nicht getroffen werden, ohne dass dem Finanzminister Gelegenheit geboten würde, den Stand-

punkt seines Ressorts zu wahren. Je mehr der Umfang der der Verwaltung des Staates anvertrauten Bahnen an Ausdehnung gewann, desto wichtiger wurde auch bei uns die Frage, in welcher Weise der Finanzverwaltung die erforderliche Einflussnahme auf die betreffende Gebarung gewahrt werden könne. Nach eingehender Behandlung im Ministerrathe wurden Seiner Majestät in dieser Richtung Anträge erstattet, welche mit Kaiserlicher Entschliessung vom 28. Juni l. J. die Allerhöchste Genehmigung fanden. Hiernach erscheint nun die Einflussnahme des Finanzministeriums auf die Staatseisenbahn-Verwaltung im wesentlichen dahin geregelt, dass in allen Angelegenheiten der Staatseisenbahn-Verwaltung, welche finanziell von Bedeutung sind, vor der endgültigen kompetenzmässigen Entscheidung das Einvernehmen mit dem Finanzminister zu pflegen sein wird. Für dringende Fälle ist dabei ein besonderes Verfahren vorgezeichnet." — Die Tagesblätter begleiten diese Aeusserung mit Bemerkungen, als ob dadurch die oberste Aufsicht und Kontrole der Staatsbahnen durch den K. K. Handelsminister nun sehr geschmälert werde, sich derselbe daher auch bei den geringsten und nothwendigsten Anschaffungen oder Tarifänderungen an seinen Finanzkollegen wenden müsse und dass infolge dessen Meinungsverschiedenheiten und Störungen unausweichlich sind. Dem ist aber nicht so. Es soll bei der Staatsbahnverwaltung nicht das volkswirthschaftliche bezw. eisenbahnliche, sondern das finanzielle Interesse vorwiegen, ohne dass hierdurch die erst erwähnten Rücksichten ausser Acht gelassen würden. Es sollen wohl, wie in Preussen, „finanzielle Garantien" allmählich geschaffen werden, dass die im Staatsbahnnetze angelegten Kapitalien, wenn auch nicht landesüblich, so doch besser als bisher verzinst und deren Amortisirung auch gehörig vorbedacht werde. Diese so natürliche Einwirkung des Finanzministeriums war auch bisher vorhanden und wird nun bezüglich der Staatsbahn in gesetzliche Form gebracht, während dies rücksichtlich der garantirten Privatbahnen noch nicht der Fall ist, deren Gebarung auch stets vom Finanzministerium kontrolirt wird.

Verbot der Pfändung von Fahrbetriebsmitteln fremder Bahnen.

Das am 23. d. Mts. ausgegebene „Reichsgesetzblatt" enthält folgende von sämmtlichen Ministern unterschriebene Verordnung:

Kaiserliche Verordnung vom 19. September 1886, betreffend die Unzulässigkeit der Pfändung von Fahrbetriebsmitteln fremder Eisenbahnen.

Mit Beziehung auf den § 14 des Grundgesetzes über die Reichsvertretung vom 21. Dezember 1867 (No. 141 R.-G.-Bl.) finde Ich anzuordnen wie folgt:

Artikel 1. Die Fahrbetriebsmittel fremder Eisenbahnen, welche Personen oder Güter im öffentlichen Verkehre befördern, sind von der ersten Einstellung in den Betrieb bis zur endgültigen Ausscheidung aus den Beständen innerhalb des Geltungsgebietes dieser Verordnung der Pfändung nicht unterworfen, wofern die Gegenseitigkeit verbürgt ist.

Artikel 2. Mit dem Vollzuge dieser Verordnung, welche am Tage ihrer Kundmachung in Wirksamkeit tritt, ist Mein Justizminister beauftragt.

Diese Verordnung ist eine Folge des in Deutschland geschaffenen Gesetzes über die Unpfändbarkeit der Fahrbetriebsmittel fremder Bahnen, unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit. Wie bereits in dieser Zeitung früher dargestellt wurde, hat der Justizausschuss des Abgeordnetenhauses den Erlass eines diesbezüglichen Gesetzes deshalb für überflüssig erklärt, „weil eine gesetzliche Beschränkung in der Vorschrift des Hofdekretes vom 7. April 1826 besteht." Obwohl über die Tragweite dieses Hofdekretes mit Rücksicht darauf Zweifel obwalteten, ob dasselbe von den Oesterreichischen Gerichten auf die damals selbst den Namen nach nicht bekannt gewesenen Eisenbahnwagen oder Lokomotiven auch wirklich angewendet würde, welchen Zweifeln in dem erwähnten Berichte auch Ausdruck gegeben wurde, so hat sich das Gesammtministerium zur vorstehenden Verordnung bestimmt gefunden.

Die Oesterreichischen Verbandtarife mit Rumänien.

Je länger der Zollkrieg mit Rumänien dauert, desto empfindlicher gestalten sich die beiderseitigen Nachtheile. Diese würden in noch weit erhöhtem Masse eintreten, wenn die infolge der Aufforderung der Oesterreichischen und Ungarischen Regierung gekündigten Verbandtarife wirklich mit dem 1. Oktober d. J. ausser Kraft treten. Dem zu begegnen, haben die betheiligten Bahnverwaltungen sich an die beiden Regierungen mit der Bitte gewendet, von der Beseitigung der direkten Tarife abzusehen, die Bahnen vielmehr zur Aufrechterhaltung der jetzigen Tarife, bezw. zu den bezüglichen Verhandlungen mit den Rumänischen Bahnen zu ermächtigen. Zur Begründung ihrer Bitte führen die Bahnen in der Eingabe an die Regierung den Nachweis, dass die Abnahme des Verkehrs ausschliesslich durch die hohen Zölle herbeigeführt wurde, denen gegenüber die Bahnfracht nur eine untergeordnete Rolle spielt; die Aufhebung der direkten Tarife würde geradezu die Grenzsperre herbeiführen. Die Bahnen weisen ferner auf die auffallende Erscheinung hin, dass auch die Durchfuhr nach Deutschland wesentlich zurückging, eine Erscheinung, welche den Schluss zulässt, dass Rumänien den ganzen Verkehr über Galatz und Braila auf den Wasserweg gelenkt hat. Die Bahnverwaltungen geben sich der Hoffnung hin, dass hiermit der erste Schritt zwischen beiden Nachbarstaaten umsomehr von einem günstigen Erfolge begleitet sein werde, als der Rumänische Ministerpräsident bei seinem vor wenigen Tagen gemeldeten Aufenthalte in Wien und Budapest, wie verlautet, mit unsern leitenden Kreisen eingehende Rücksprache über die gegenseitigen Verkehrsverhältnisse gepflogen und eine Besserung derselben in Aussicht gestellt haben soll. Ob nicht wieder die leidige Zollpolitik dazwischen tritt, steht freilich dahin. Jedenfalls ist es aber nun an unsern Regierungen, der Forderung Rumäniens wegen ungestörter Aus- bezw. Einfuhr von Hornvieh unter den gebotenen Vorschriften gegen die Verseuchung umsomehr Rechnung zu tragen, als dadurch auch der Fleischversorgung unserer Monarchie besser gedient wäre als bei der ausschliesslichen Berücksichtigung der heimischen Viehzüchter.

Die Oesterreichischen Staatsgarantievorschüsse.

Die Ergebnisse der mit den garantirten Bahnen gepflogenen Abrechnung für die Jahre 1883 und 1884 wurden veröffentlicht. Durch die seither erfolgte Verstaatlichung mehrerer garantirter Bahnen, bemerkt hierzu die „N. Fr. Pr.", hat aber das Garantiekonto des Staates eine wesentliche Veränderung erfahren, indem ein grosser Theil der Forderungen des Staates abgeschrieben wurde. Schon im Jahre 1882 wurde die Garantieschuld der Elisabethbahn im Betrage von ungefähr 20 Millionen Gulden gelöscht, im Jahre 1884 wurden sogar 93,8 Millionen Gulden, welche der Rudolf- und der Franz-Josefbahn bis Ende 1883 gezahlt worden waren, aus dem Aktivum der Staatsbilanz gestrichen. Das Gleiche wird bezüglich der Vorarlberger Bahn erfolgen, welche formell noch als garantirte Bahn behandelt wird und bis Ende 1884 mehr als 8 Millionen Gulden an Vorschüssen bezogen hatte. Die Ziffern, welche der Ausweis der Garantie-Rechnungskommission bietet, haben also durch die Thatsache eine wesentliche Berichtigung erfahren. Die Kommission beziffert die gesammte Forderung, welche dem Staate aus den bis Ende 1883 geleisteten Vorschüssen erwuchs, mit 208 Millionen Gulden; hiervon sind aber 102 Millionen Gulden zu streichen. Im alten Garantieverhältnisse stehen gegenwärtig 11 Bahnen. Diese beziffern in den Rechnungsabschlüssen für das Jahr 1885 die Summen der erhaltenen Garantievorschüsse sammt den 4 pCt. Zinsen wie folgt:

	Kapital	Zinsen	zusammen
	Millionen Gulden		
Lemberg-Czernowitzer Bahn . . .	23,722	8,518	32,240
Carl-Ludwigbahn	10,561	2,548	13,109
Oesterreichische Nordwestbahn . .	13,439	5,670	19,119
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	15,962	7,689	23,831
Ungarisch-Galizische Bahn	15,482	4,213	19,695
Ungarische Westbahn	4,251	1,045	5,296
Mährische Grenzbahn	3,769	0,862	4,631
Albrechtbahn	10,088	2,312	12,400
Staats-Eisenbahngesellschaft:			
Ergänzungsnetz	8,860	2,530	11,390
Brünn-Rossitzer Bahn	0,094	0,003	0,097
Kaschau-Oderberger Bahn	2,292	0,194	2,486
zusammen .	108,520	35,764	144,284

Die Garantieforderung des Staates stellte sich also mit Ende 1885 auf 144,2 Millionen Gulden und dürfte durch die endgültige Abrechnung auf nahezu 150 Millionen Gulden gestiegen sein. Im Jahre 1885 hat die Staatsverwaltung übrigens auch bedeutende Beträge zurückgezahlt erhalten, indem die Ferdinands-Nordbahn die gesammte Schuld der Mährisch-Schlesischen Nordbahn im Betrage von 11,2 Millionen Gulden tilgte und die Oesterreichische Nordwestbahn 3 Millionen Gulden refundirte.

Abgang des Ungarischen Kommunikationsministers.

Baron Kemény ist insbesondere seit der enormen Budgetüberschreitung bei den Ungarischen Staatsbahnen regierungsmüde geworden und kehrt zu seinen litterarischen Studien nach Siebenbürgen zurück. Er war der dritte Kommunikationsminister im Kabinete Tisza und der siebente seit der 19jährigen Selbständigkeit Ungarns, welches somit in diesem Ressort sehr viele Staatsmänner verbraucht. Das Kommunikationsministerium wird vorläufig durch den Minister a latere, Baron Béla Orczy, verwaltet; Unter-Staatsekretär Baross verbleibt im Amte.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat der Kommandit-Gesellschafts-Firma Soenderop & Cie. in Berlin die erbetene Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahnverbindung

von einem Punkt der Prag-Duxer Eisenbahn bei Prag nach Althütten oder einem nördlicher gelegenen Punkte der Staatsbahnlinie Rakonitz-Protivin, dann von Rakonitz über Pladen bis an einen Punkt der projektirten Eisenbahn Marienbad-Carlsbad im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von 6 Monaten; ferner dem Oberingenieur Joseph Ritter v. Wenusch in Wien die erbetene Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn von Steyr im Steyrthale bis Härndl mit einer Abzweigung nach Bad Hall auf die Dauer eines Jahres; endlich dem Feldmarschall-Lieutenant a. D. Hermann Mallner Edlen v. Marsegg in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokomotiveisenbahn, abzweigend von einem Punkte der Kaiser Franz-Josefbahn, eventuell der Prag-Duxer Bahn bei Prag über Melnik und Gabel an die Oesterreichisch-Sächsische Grenze zum Anschlusse an die Reichenberg-Zittauer Bahn in der Nähe von Grottau auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Die Oesterreichisch-Ungarischen Verbandtarife.

Die Bestrebungen der Bahndirektionen, diese so verwickelten Verbandtarife zu vereinfachen, haben nach langwierigen Berathungen in der letzten gemeinsamen Direktorenkonferenz zu mehreren Beschlüssen geführt, welche im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" No. 110 d. J. offiziös veröffentlicht werden. Die wichtigsten derselben lauten: „1. Es empfiehlt sich, im Interesse der Vereinfachung der Tarife an dem Grundsatze festzuhalten, dass nur für die Knotenpunkte und für die wichtigen Stationen direkte Frachtsätze in die Verbandtarife aufgenommen werden sollen; für Zwischenstationen ist mit Anstosstaxen zu rechnen und nach diesem Prinzipe in den einzelnen Verbänden unter Berücksichtigung der obwaltenden besonderen Verhältnisse thunlichst vorzugehen. 2. Bei Erstellung neuer Tarife hat die geschäftsführende Verwaltung dafür zu sorgen, dass längstens zwei Monate nach Einführung der Tarife auch die zugehörigen Antheilstabellen fertiggestellt werden. Bezüglich jener Relationen, für welche die Antheilsausscheidung wegen Mangels der nöthigen Unterlagen nicht vorgenommen werden kann, hat die geschäftsführende Verwaltung den Verbandsverwaltungen detaillirte Mittheilung zu machen und alle jene Umstände anzuführen, welche der Antheilsrepartition hindernd im Wege standen." Die anderen Beschlüsse betreffen die Tarifkommissionen und haben den Zweck, die Kosten, welche mit diesen Kommissionen bisher verbunden waren, zu ermässigen. Mit der Durchführung der Beschlüsse ist die Staatseisenbahn-Gesellschaft betraut.

Eisenbahn Hansdorf-Ziegenhals.

Nach einer seitens der Oesterreichischen Lokal-Eisenbahngesellschaft an die Troppauer Handelskammer gelangten Mittheilung sind die Verhandlungen zwischen der Generaldirektion der Staatsbahnen und der genannten Gesellschaft bezüglich der Betriebsübernahme der zu erbauenden Eisenbahn Hansdorf-Ziegenhals zum Abschluss gelangt. Die Genehmigung des Betriebsvertrages seitens des Finanz- und Handelsministeriums ist demnächst zu erwarten. Die Gesellschaft wird nun die Grundablösung vollziehen und mit dem Bahnbau beginnen. Das Detailprojekt für die Mährische und noch nicht begangene Schlesische Theilstrecke wird beim Handelsministerium überreicht.

Der auswärtige und der inländische Bahnverkehr.

Die Ursachen, welche die Ausfuhr unserer Rohprodukte nach dem Auslande eingeengt und die Durchfuhr der von unsern östlichen Nachbarn nach dem Westen zu befördernden Güter beschränkt haben, sind nur zu bekannt. Die Handels- und Zollpolitik unserer Nachbarn, sowie der überseeische Wettbewerb schädigen zwar unsere Volkswirthschaft und somit unsere Bahnen, doch ist die Aussicht vorhanden, dass diese den Schaden durch erhöhte Pflege des Lokalverkehrs ersetzen werden. Die Zuckerindustrie in unsern nördlichen Kronländern geht trotz der an einigen Orten ungenügenden Rübenernte doch der stetigen Entwickelung entgegen, weshalb auch die Kohlenbahnen mit den Zufuhren des Brennmateriales gegenwärtig sehr beschäftigt sind. Aus Galizien findet eine verhältnissmässig lebhafte Produktenausfuhr nach Mähren, Nordböhmen und zum Theil auch nach Deutschland statt, und via Donau und Arlberg bewegt sich eine seit langer Zeit ungewohnte Ausfuhr nach Süddeutschland, der Schweiz und Frankreich. Allerdings sind das grösstentheils solche Sendungen, welche durch die Cholera von Triest und Fiume abgelenkt, somit der Südbahn und dem Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd entzogen sind. Die unverkennbaren Anzeichen einer Besserung der Verkehrsverhältnisse machen sich auch in anderen Richtungen bemerkbar, und geschieht seitens der Bahnverwaltungen alles mögliche, um dieselbe wirklich und dauernd zu erhalten.

Entscheidung der Königlich Ungarischen Kurie bezüglich des § 404 des Ungarischen Handelsgesetzbuchs

(gleichlautend mit Art. 402 des Allgemeinen Deutschen Handels-Gesetzbuchs, bezw. mit § 59 des Betriebsreglements).

Der in § 404 des Handels-Gesetzbuchs vorgesehene Fall ist nur dann vorhanden, wenn infolge einer späteren Verfügung des Aufgebers die am Bestimmungsorte angelangte oder erst anlangende Waare nicht der im Frachtbrief bezeichneten, sondern einer andern Person ausgehändigt werden soll, nicht aber auch dann, wenn der Aufgeber die auf dem Wege befindliche Waare in einer Mittelstation aufhalten und dieselbe an eine andere als im Frachtbriefe angegebene Person ausfolgen lassen will. — In den Gründen für diese Entscheidung vom 16. Juni wird ausgeführt, dass die beklagte Eisenbahn, welche der spätern, in einer Mittelstation erfolgten Verfügung des Aufgebers entgegen, die von ihm aufgegebene Waare nicht dem später bezeichneten, sondern dem ursprünglich im Frachtbriefe benannten Adressaten am Bestimmungsorte ausgefolgt hat, deshalb zu keiner Ersatzleistung verpflichtet ist, weil sie in ihrem gehörig kundgemachten Tarifhefte ausdrücklich folgenden Vorbehalt aufgenommen hat: „Eine nachträgliche Verfügung des Aufgebers einer Waare ist nur dann anzunehmen, wenn er eine Erklärung ausstellt, in welcher er die Haftung für alle Schäden selbst übernimmt, welche aus der unterlassenen oder nicht gehörigen Berücksichtigung seiner nachträglichen Verfügung entstanden sind und die Bahnverwaltung von jeder diesfälligen Verantwortung befreit. Da der klägerische Aufgeber im fraglichen Falle eine solche Erklärung ausgestellt hat und seine Behauptung der Ungültigkeit einer solchen Erklärung sich weder aus dem Handelsgesetze, noch aus dem Betriebsreglement ergibt, so kann das Versehen der Bahnorgane, nicht gemäss der nachträglich übernommenen Anordnung des Aufgebers vorgegangen zu sein, nicht die Ersatzleistung der Bahn nach sich ziehen.

Das Tarifkomitee und die Lieferzeiten.

In der letzten Sitzung dieses Komitees kam die interessante Frage zur Erörterung, ob bei unterlassener Routenvorschreibung seitens des Aufgebers diejenige Route von der Versandstation zu wählen ist, welche die kürzeste oder aber die längste Lieferzeit bedingt. Für die kürzere Lieferzeit wurde das Vorgehen Deutschlands, für die längere aber das eigene Interesse der Bahnen und ihr Selbstschutz gegen die häufig nur allzu kurz bemessenen Lieferfristen angeführt. Eine Einigung wurde nicht erzielt, und die weitere Besprechung dieser Frage zur Herbeiführung eines gleichförmigen Vorganges auf die nächste Komitee-Sitzung verschoben. Es dürften aber noch folgende Gründe für die längere Lieferzeit sprechen. Dieselbe ist nicht immer die vortheilhaftere; die kürzere ist nicht selten auch die theuere; es ist daher bei der unterlassenen Routenvorschreibung oft fraglich, ob die Parteien die grössere Schnelligkeit der Beförderung oder deren grössere Billigkeit wünschen; endlich sollte doch infolge dieser Unterlassung die Voraussetzung gelten, die Parteien haben die Bestimmung, ob die schnellere oder billigere, bezw. welche Route zu wählen sei, der Bahnanstalt anheimzugeben. Unter den vielen Klassifikationen, Normirungen, Deklassifikationen etc., mit welchen das Tarifkomitee sich beschäftigte, ist die Erhöhung des Normalgewichtes für Mutterkälber von 60 auf 70 kg deshalb von tarifarischer Bedeutung, weil die höhere Ziffer dem wirklichen Durchschnittsgewichte dieser Thiere entspricht und dieselben bisher oft mit dem ungleich höhern Normalgewichte für Kälber mit 170 kg berechnet werden müssen. Ferner wurden auch die Abfälle des Roh-Petroleums in die Klasse A unter Berücksichtigung der Ausnahmetarife für Wien und Prag eingereiht.

Arbeiter-Monatskarten.

Auf der Wiener Lokalstrecke der Südbahn besteht seit 20 Jahren für Arbeiter und Handwerker, welche ihren Erwerb ausserhalb ihres Wohnortes finden und aus diesem Anlasse täglich die Bahn benutzen, die Einrichtung von Arbeiter-Abonnementskarten in der Weise, dass dieselben gegen Beibringung einer von der Ortsgemeinde ausgestellten Bestätigung der Mittellosigkeit und des Reisezweckes für die Fahrt in der III. Wagenklasse zu den äusserst ermässigten Preisen von 3 fl. 20 kr. pro Monat für 8 km und eine Person, 20 kr. pro Monat für jeden weitern Kilometer, für mehrere Personen derselben Familie je 2 fl. 10 kr. pro Monat für 8 km und eine Person und je 13 kr. pro Monat für jeden weitern Kilometer ausgegeben werden. Im Jahre 1885 wurden 1 856 Arbeiter-Monatskarten und vom 1. Januar bis August d. J. 1 219 solcher Karten ausgegeben.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Bei ungetrübtem politischem Himmel hat sich eine Geldknappheit an der hiesigen Börse gezeigt, wie sie seit langem nicht vorgekommen ist. Dem und der Furcht vor den Budgetüberraschungen, welche die beiderseitigen und der Reichsfinanzminister den demnächst zusammentretenden Legislativen

bereiten dürften, drückte die Renten beider Reichshälften in beunruhigender Weise. Spekulation und Anlage wendeten sich deshalb den Bahneffekten zu, welche, unterstützt durch unerwartet günstige Mehreinnahmen, ziemlich haussirten, so Carl-Ludwigbahn (196,50), Staatsbahn (230,30) und Südbahn (105). Dagegen ist seit dem Steigen des Goldagios die Beliebtheit unserer Silberprioritäten geschwunden, worunter besonders Kaschau-Oderberger (101,75) litt, nachdem auch deren Konversion infolge einiger Monita des Ungarischen Finanzministeriums sich hinauszieht; die kolportirte Konversion der Ungarischen Westbahn (101) wurde von deren Direktion dementirt. Nachdem durch am 1. Oktober d. J. fällige Koupons 36,4 Millionen Gulden (darunter 3,4 Millionen Kapitals-Rückzahlungen) flüssig werden, welche zum Theile Anlagen suchen, so dürfte die günstige Stimmung für Transportwerthe noch vorhalten.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die zum Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau gehörige, 25 km lange Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung Loslau-Annaberg, ferner die der Werrabahn-Gesellschaft gehörige, 19,2 km lange Bahn untergeordneter Bedeutung von Sonneberg nach Lauscha, endlich die im Betriebe der Buschtěhrader Eisenbahn stehende, 6,89 km lange Strecke Unter-Graslitz-Klingenthal (von welcher die Theilstrecke von Klingenthal bis zur Landesgrenze der Sächsischen Staatsbahn gehört) sind — einer Mittheilung der geschäftsführenden Direktion zufolge — vom Tage der am 1. d. Mts. erfolgten Betriebseröffnung ab als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten; ausserdem hat die geschäftsführende Direktion die Zurechnung der am 20. September d. J. eröffneten, dem Bürgermeister Dr. Franz Gross in Wels gehörigen, indessen von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen betriebenen, 20,52 km langen Lokalbahn Wels (Haiding)-Aschach a. d. Donau zu den Vereins-Bahnstrecken ausgesprochen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4333 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 4339 vom 24. v. Mts. an die Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 4362 vom 26. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 29. v. Mts.).

No. 4371 vom 25. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss der Maximalradstände (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 4387 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 29. v. Mts.).

Aus Frankreich.

Vergleichende Uebersicht der Hauptbahnen.

Die Einnahme für das I. Quartal 1886 stellt sich gegen den nämlichen Zeitraum des Vorjahres wie folgt:

Bezeichnung	Betriebslänge 31. März 1886	1885	Einnahme im I. Vierteljahr 1886	1885	Einnahme pro Tag u. Kilometer 1886	1885
	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Fs.	Fs.
Die 6 grossen Gesellschaften	27 949	27 042	214 202 066	227 564 362	85	94
Staatsbahnnetz	2 252	2 188	5 535 141	5 430 406	27	28
Die kleineren Bahnen	288	288	1 192 720	1 092 260	46	42
zusammen bezw. durchschnittl.	30 489	29 518	220 929 927	234 087 028	80	88

Algerien, Konzessionen.

Das „Journal officiel" theilt mit, dass die Konzession der Linie Mecheria-Aïn Sefra der Franco-Algerischen und die für die Linie Blidah-Barrouachia (bei Damiette) der West-Algerischen Gesellschaft übertragen sei. St.

Aus Spanien.

Spanische Nordbahn.

Dem vorliegenden Bericht über die Ergebnisse des Betriebsjahres 1885 sind folgende Hauptdaten zu entnehmen:

Die allgemeinen Resultate für das gesammte Unternehmen stellten sich auf 54 878 125 Pes. Einnahme, 22 352 576 Pes. Ausgabe und Ueberschuss 32 525 549 Pes., somit gegen das Vorjahr 2 635 319 Pes. weniger. Auf das Kilometer Bahnlänge berechnet, stellen sich die Beträge auf 29 584 Pes. Einnahme, 12 050 Pes. Ausgabe und 17 534 Pes. Betriebsüberschuss (um 1 828 Pes. weniger als 1884). — Einnahme, Ausgabe und Betriebsüberschuss vertheilen sich auf die einzelnen Bahnlinien in folgender Weise:

Bezeichnung	Betriebslänge km	Einnahme Pes.	Ausgabe Pes.	Ueberschuss Pes.
Hauptlinie	846	28 859 547	11 715 718	17 143 829
Linie von Santander	139	3 629 509	1 646 428	1 983 081
„ „ Barcelona	621	17 411 974	6 859 643	10 552 331
„ „ Bilbao	249	4 977 094	2 130 786	2 846 308
Gesammtnetz	1 855	54 878 124	22 352 575	32 525 549

Gegen das Vorjahr differirt der Betriebsüberschuss bei der vier genannten alten Linien um $5^1/_2$ — 13 pCt.

Die Betriebseinnahmen stellten sich auf

	1884	1885	Differenz
für Personen	14 455 780 Pes.	13 490 476 Pes.	— 6,67 pCt.
„ Eilgut	4 001 046 „	4 049 548 „	+ 1,21 „
„ Frachtgut	39 155 416 „	37 181 380 „	— 5,04 „
„ Verschiedenes	153 397 „	156 720 „	+ 2,16 „
Insgesammt	57 765 639 Pes.	54 878 124 Pes.	— 4,99 pCt.

Die Einnahmen des ersten Halbjahres 1885 ergaben gegen die pro 1884 ein Mehr von 701 666 Pes., pro 1883 sogar von 1 743 386 Pes., d. h. von bezw. 2,60 pCt. und 6,72 pCt., doch haben die Cholera und die schlechte Ernte an Getreide sowie Wein diese bedeutende Verschlechterung herbeigeführt. — Die Anzahl der beförderten Personen betrug 2 981 657 (97 698 weniger als 1884); jeder Reisende durchfuhr 83 (80) km und brachte 4,52 Pes. ein gegen 4,69 Pes. in 1884. An Frachtgut wurden 1 739 546 t (gegen 1 839 968 t im Vorjahr) transportirt, auf eine mittlere Entfernung von 218 (217) km pro Tonne und gegen einen Durchschnittssatz von 0,092 (0,091) Pes. pro Kilometer und Tonne. Unter den transportirten Gütern befanden sich 907 539 (963 213) t an Ein- und Ausgang der 4 Hafenstationen Barcelona, Santander, Bilbao, S. Sebastian und der Uebergangsstation Irun.

Die Betriebsausgaben betrugen insgesammt 22 352 575 Peseta gegen 22 604 770 in 1884, also weniger 252 195 Pes.; auf das Kilometer Bahnlänge bezogen sind es 12 050 Pes. gegen 12 447 Pes., weniger 397. Nach den einzelnen Dienstzweigen betraf: allgemeine Verwaltung 2 669 288 (2 526 288) Pes., Bahnverwaltung 4 559 623 (4 135 575) Pes., Expeditions- und Fahrdienst 6 640 599 (6 785 838) Pes., Zugförderungs- und Werkstättendienst 8 483 065 (9 157 128) Pes. — Die Züge hatten in 1885 6 470 091 (6 761 685) km durchlaufen. — Die Bergwerke zu Barnelo produzirten 136 198 t Kohlen und beschäftigten 1 159 Arbeiter pro Tag. — Die Unterstützungskasse schloss Ende 1885 mit 218 637 Pes., die Pensionskasse mit 3 586 425 Pes. ab.

Die Neubaulinie Tudela-Taragona (22 km) ist mit 1. Januar 1886 für den Betrieb eröffnet worden, bei der Linie Villalba-Segovia sind die Erdarbeiten begonnen.

Die Linie Alsasua-Barcelona brachte einen Betriebsüberschuss von 4 135 768 Pes., die Linie von Asturias, Galicia und Leon einen Mindererertrag von 549 282 Pes. und Reus-Taragona einen Ueberschuss von 279 506 Pes.

Die Gesammtabrechnung ergibt: 32 921 411 Pes. Einnahme aller Art, 27 857 710 Pes. an Ausgabe aller Art (mit Einschluss der Zinsen und Tilgungsbeträge), somit einen Betriebsüberschuss von 5 063 701 Pes.

Der Vorschlag der Verwaltung jeder der 350 000 Aktien eine Dividende von 10 Pes. zu gewähren und den Rest von 1 563 701 Pes. der Reserve zuzuführen, welche dadurch auf 3 060 427 Pes. steigt, wurde von der Generalversammlung angenommen. $6^1/_2$ pCt. sind von der Dividende in Abzug zu bringen und als Abgabe verschiedener Art an den Staat zu zahlen.

Medina de Campo-Zamora.

Die Generalversammlung der Aktionäre dieser Bahn und von Orenso-Vigo hat den Vorschlag der Cession beider Linien an die Nordbahn abgelehnt.

Almansa-Valencia-Tarragona.

Nach dem Abschluss am 31. Dezember 1885 beliefen sich die Anlagekosten der Linie Almansa-Valencia-Tarragona auf 107 646 556 Peseta, für Carcagente-Gandia auf 5 016 804 Pes., zusammen 112 663 350 Pes., zu deren Deckung die Gesellschaft hatte: Bei-

hilfen 35 745 968 Pes., Aktienkapital 23 750 000 Pes. und 194 588 noch begebene Aktien 46 214 650 Pes., zusammen 105 710 618 Pes.

Die Betriebsresultate für 1885 stellen sich wie folgt: Betriebseinnahme für Personen 2 952 039 Pes., für Güter 5 179 626 Peseta, verschiedene Einnahmen 953 220 Pes., zusammen 9 084 885 Pes. Davon ab Betriebsausgabe mit 4 546 054 Pes. (nicht eingerechnet den Antheil von Carcagente a Gandia und Denia), bleiben als Betriebsüberschuss 4 538 831 Pes., welche die Vertheilung einer Dividende von 30 Pes. für die Aktie gestatten.

Zur Abwickelung der schwebenden Schuld schlägt die Verwaltung vor, 30 525 bereits ausgelooste Obligationen nochmals in Kurs zu setzen, da die Gesellschaft eine grössere Anzahl Obligationen amortisirt habe, als sie nach dem bei der Begebung veröffentlichten Tilgungsplan zu begleichen verpflichtet gewesen wäre.

Aus Italien.

Milano-Vigevano.

Dem Jahresbericht für diese von der Mittelmeerbahn-Gesellschaft verwaltete Linie pro 1885 ist zu entnehmen: Betriebslänge rund 50 km, Anlagekapital 7 000 000 L. Die Einnahme belief sich auf 595 702 L., die Ausgabe auf 222 513 L., der Betriebsüberschuss auf 283 189 L. oder um 17 210 L. weniger als in 1884. Es wurde beschlossen, nach Abzug der Beträge für rückständige Tilgung und Ergänzungsbauten sowie zu Rücklagen für ausserordentliche Reserve nur 17 L. Dividende für jede der 13 856 begebenen Aktien zu vertheilen und auch den überschiessenden Rest mit 54 057 L. der ebengenannten Reserve zu überweisen.

Südbahn-Gesellschaft.

Aus den Mittheilungen über die Betriebsergebnisse für das II. Halbjahr 1885 (d. h. das erste Halbjahr des Betriebes des Adrianetzes durch die Gesellschaft) war das Haben der Gesellschaft ultimo 1885 auf 753 043 183 L. zu berechnen, das Soll auf 737 551 905 L., der Bestand des Anlagekapitals in Kasse und Portefeuille auf 15 491 278 L., wozu noch 120 522 753 L. für Verkauf von neuen Obligationen, Beihilfe des Staates und andere Forderungen traten und die Aktiva der Gesellschaft mit 1. Januar 1886 auf 136 014 031 L. erhöhten. Die veranschlagten Ausgaben aller Art bezifferten sich auf rund 79 000 000 L., so dass etwa 56 114 031 L. Bestand verbleiben mussten.

Die Betriebseinnahmen für das II. Halbjahr 1885 beliefen sich auf 49 706 645 L. (wobei das Ergänzungsnetz mit 522 811 L. und die noch isolirten Linien mit 97 558 L. betheiligt sind); und zwar brachten ein: Personen 19 126 772 L. (38,48 pCt.); Gepäck 933 340 L. (1,88 pCt.); Eilgut 3 963 108 L. (7,98 pCt.); Frachtgut 25 552 017 L. (51,40 pCt.) und verschiedene Einnahmen 131 108 L. (0,26 pCt.). Von dieser Roheinnahme stellt sich der Gesellschaftsantheil auf 31 598 332 L.; die Betriebsausgabe einschliesslich ausserordentlicher Kosten der ersten Einrichtung erreichten 30 915 747 L., somit der Betriebsüberschuss 682 592 L. Unter Berücksichtigung der Abwickelung der vor 1. Juli 1886 bestandenen Verhältnisse stellt sich für das II. Halbjahr 1885 die Schlussabrechnung wie folgt: Staatsbeihilfe 16 032 478 L., Betriebsertrag 682 592 L., Anweisung des Staates für das übernommene Betriebs- und sonstiges Material 2 500 000 L., Centralverwaltung 4 292 L., im ganzen 19 219 362 L. Hiervon ab: Zinsen und Amortisationsquote für das II. Halbjahr, Koursverluste, Einrichtungskosten u. s. w. mit 17 289 324 L., bleiben 1 930 037 L.; hiervon sind zu zahlen: für den Reservefonds (6 pCt.) 115 002 L., Tantième für den Verwaltungsrath (5 pCt.) 72 376 L., desgleichen für Oberbeamte (1/4 pCt.) 24 125 L., im ganzen 212 304 L., bleiben verfügbar 1 717 733 L. Davon waren 1 350 000 L. (oder 3,75 L. für jede) auf die Dividende der 360 000 Aktien zu verwenden und der Rest von 367 733 L. auf neue Rechnung vorzutragen. Aus der Zeit vor 1. Juli 1885 war ferner noch ein Kapitalbetrag von 349 986 L. zu Gunsten der Aktionäre zu vertheilen und der Rest von 34 368 L. wurde auf nächste Betriebsrechnung vorgetragen, so dass nach dem (zum Beschluss erhobenen) Vorschlag der Verwaltung für das II. Halbjahr 1885 jeder begebenen Aktie eine Dividende von 4,50 L. gewährt werden konnte.

Schmalspurbahn Turin-Rivoli.

Der Bericht über das Betriebsjahr 1885 dieser nur 12 km langen Schmalspurbahn, welche schon seit 15 Jahren im Betriebe ist, also um 8 Jahre älter als die Anfänge der Feldabahn, zeigt, dass der Ertrag in einer fortwährenden Zunahme begriffen ist, trotz der mehrfachen, durch neueröffnete Tramways bewirkten Konkurrenz.

Die Einnahme der Linie betrug (ohne Steuern u. s. w.) 155 061 L. (Roheinnahme 186 924 L.), die Ausgabe 94 148 L., somit Betriebsüberschuss 60 913 L. und 31 863 L. an Steuern und Stempelkosten (= 2 655 L. auf das Kilometer).

Die Betriebseinnahmen vertheilen sich auf: Personenverkehr mit 148 363 L.; Gepäck und Eilgut 672 L.; Frachtgut 5488 L.; Verschiedenes 538 L., im ganzen 155 061 L. Die Betriebsausgaben (94 148 L.) vertheilen sich wie folgt: allgemeine und Betriebsverwaltung 21 829 L.; Bahnerhaltung und Bahnbewachung 17 130 L.; Expeditions- und Fahrdienst 18 719 L.; Zug- und Werkstättendienst 36 469 L. — Auf das Kilometer Bahnlänge berechnet ergibt sich: Roheinnahme 15 577 L., (nach Abzug der Steuer u. s. w. 12 922 L.), Ausgabe 7 846 L., Betriebüberschuss, und auf das Zugkilometer berechnet: Einnahme 1,98 L., Ausgabe 1,21 L. und Ueberschuss 0,77 L. St.

Präjudizien.

v. O. **Betreten der Bahn seitens der Eisenbahnbediensteten in Bayern. Die im § 54 des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Bayerns vom 20. März 1880 bezeichneten Kategorien öffentlicher Bediensteten sind zum Betreten der Bahn nur dann befugt, wenn ausserdem die entsprechende Ausübung ihres Dienstes nicht ermöglicht werden kann.** — Art. 88 Bayer. Poliz.-Str.-G.-B. — Aus den Entscheidungsgründen: „Der Art. 88 des Polizei-Strafgesetzbuchs verfolgt gleich dem Art. 152 des Polizei-Strafgesetzbuchs vom Jahre 1861, an dessen Stelle es getreten ist, den Zweck, den Eisenbahnbetrieb durch Zulassung entsprechender Polizeivorschriften im Interesse der öffentlichen Sicherheit zu schützen, daher Gefährdungen, die derselbe im Gefolge hat, vorzubeugen, wie schon aus dem Inhalte dieser Bestimmungen unzweideutig sich ergibt. - Die am 20. März 1880 vom Kgl. Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern erlassene Bekanntmachung, das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Bayerns betreffend, in deren Eingange in zuständiger Weise die demselben enthaltenen Bestimmungen für das Publikum (§§ 54—62) als oberpolizeiliche Vorschriften zu Art. 88 des Polizei-Strafgesetzbuchs erklärt werden, bestimmt in ihrem § 54: Das Betreten des Planums der Bahn, der dazu gehörigen Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken und sonstigen Anlagen ist ohne Erlaubnisskarte nur den Organen der Bahnverwaltung, den in Ausübung ihres Dienstes begriffenen Forstschutz-, Zoll-, Steuer-, Telegraphen-, Polizei- und Gerichtsbeamten, den Beamten der Staatsanwaltschaften und den zur Rekognoscirung dienstlich entsendeten Offizieren gestattet, wobei jedoch die Bewegung wie der Aufenthalt innerhalb der Bahn und Rangirgleise zu vermeiden ist. Das Publikum darf die Bahn nur an den zu Ueberfahrten oder Uebergängen bestimmten Stellen überschreiten, und zwar nur dann, wenn dieselben nicht durch Barrieren geschlossen sind oder bei Uebergängen mit Drehkreuzen, wenn kein Zug in Sicht ist, und unter Vermeidung jedes unnöthigen Verzuges u. s. w. Daraus ist zu ersehen, dass diese Vorschrift den gleichen Zweck wie der § 88 des Polizei-Strafgesetzbuchs zu erreichen sucht und im Rahmen dieser Gesetzesstelle sich bewegt. — Indem nun § 54 des Reglements dem Publikum jedes Betreten und Ueberschreiten des Bahnkörpers ausser auf den darin bezeichneten Uebergängen im allgemeinen verbietet, von der Beobachtung dieses Verbotes aber die Organe der Bahnverwaltung unbedingt und ausserdem noch gewisse Kategorien öffentlicher Bediensteten, letztere jedoch nur unter der Voraussetzung entbindet, dass sie beim Betreten der Bahn in Ausübung ihres Dienstes begriffen sind, stellt sich die so ertheilte Erlaubniss als eine Ausnahme von der Regel dar, unterliegt daher strenger Auslegung und darf diese nicht weiter gehen, als der Zweck, um deswillen die fragliche Erlaubniss ertheilt wurde, gestattet. — Sie wurde aber dem Gesetzgeber offenbar nur mit Rücksicht auf die entsprechende Bethätigung des öffentlichen Dienstes gegeben, woraus von selbst erhellt, dass die im § 54 a. a. O. bezeichneten Kategorien öffentlicher Bediensteter zum Betreten der Bahn nur dann befugt erscheinen, wenn sie ohne Betreten der letzteren ihren Dienst entsprechend auszuüben nicht in der Lage sind, wonach die Annahme, dass der § 54 den in ihm aufgeführten Beamtenkategorien den Bahnkörper zu allen ihren Dienstgängen unbedingt zur Verfügung stellen wollte, keine Berechtigung in Anspruch nehmen kann, sondern allein der Schluss gerechtfertigt erscheint, die fragliche Erlaubniss sei lediglich für dienstliche Zwecke, keineswegs aber zur blossen Bequemlichkeit der betreffenden Beamten ertheilt worden. Sollte letzteres angenommen werden können, so hätte, abgesehen davon, dass hierdurch jedem Missbrauch Thür und Thor geöffnet wäre, der § 54 a. a. O. eine ganz andere Wortfassung erhalten müssen.“ (Erk. des Ober-Landesgerichts zu München 5. Januar 1886; Seuffert, Blätter f. Rechtsanwendung Bd. LI. S. 281 ff.)

Litteratur.

Dr. Koch's Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr. I. Theil: Eisenbahn-Stationsverzeichniss der etc. Eisenbahnen Europa's. 17. Auflage. September 1886. Verlag von Barthol u. Co. (W. Lobeck) Berlin. Preis 6 ℳ. Die soeben erschienene neue Auflage des bereits im 21. Jahrgang erscheinenden Werks gibt den Stand des Europäischen Eisenbahnnetzes zum 1. resp. 15. September d. J. an. Ein früheres Erscheinen dieses Werks war, wie im Vorwort erwähnt wird, infolge theilweise sehr verspäteter Zusendung des nöthigen Materials unmöglich und haben eine grössere Anzahl von Aenderungen nur noch in den Nachträgen berücksichtigt werden können.

Wie umfangreich die Aenderungen in der neuen Auflage selbst sind, ersieht man bereits aus den Vorbemerkungen, welche eine Uebersicht der seit dem Erscheinen der vorigen Auflage bis zum Oktober d. J. eröffneten Bahnlinien Mittel-Europas enthält. Diese Vorbemerkungen bringen auch eine neue Zusammenstellung der Adressen der Eisenbahnverwaltungen Europas, desgleichen eine Uebersicht der in Betrieb und Bau befindlichen Deutschen Lokalbahnen sowie eine Uebersicht der gegenwärtig im Deutschen Reich in Bau begriffenen Linien. —

Die Neuorganisation der Ungarischen Staatsbahnen vom 1. August d. J. konnte wenigstens noch in den Nachträgen berücksichtigt werden.

Mit welchen Schwierigkeiten die Herstellung des Werks, welches bei seinem Erscheinen den neuesten Stand des Bahnnetzes darstellen soll, verbunden ist, erhellt einigermassen aus dem Umstand, dass dieselbe in diesem Jahre nicht weniger als 10 Monate beansprucht hat, und ganze Bogen des Werks während des Satzes mehrmals für den geographischen Theil durchaus umgearbeitet werden mussten.

Miszellen.

Italienischer Schiffsahrtsverkehr.

Ueber den Italienischen Schifffahrtsverkehr während des Jahres 1885 werden folgende Daten veröffentlicht. Es landeten im ganzen Königreich Italien 133 935 Schiffe mit 20 109 865 t Gehalt; 7 711 290 t an Waaren wurden davon in Italien ausgeladen. Von Italien fuhren aus 133 283 Schiffe mit 20 021 915 t, wovon 4 259 812 t an Waaren aufgeladen wurden. Es landeten und fuhren aus zum Zwecke von Handelsoperationen 202 472 Schiffe, die die Italienische Flagge führten, mit 21 184 957 t Gewicht; dazu kamen 9 717 Englische, 4 621 Französische, 1 010 Deutsche, 2 850 Oesterreichische, 1 769 Griechische Schiffe u. s. w. Die 202 472 Italienischen Schiffe luden ein und aus im ganzen 6 125 680 t an Waaren. Es landeten und fuhren aus — alle Häfen Italiens und alle Flaggen gerechnet — 225 385 Schiffe mit 36 799 728 t. Sie luden aus und ein im ganzen 11 971 102 t an Waaren.

Fahrpreisermässigung auf den Newyorker Hochbahnen.

Seit Mitte Mai dieses Jahres hat die Verwaltung der Hochbahnen nach einer Mittheilung des „Centralblattes der Bauverwaltung" zunächst versuchsweise auf den Linien der 2. und 9. Avenue den Fahrpreis während aller Tages- und Nachtstunden gleichmässig auf 5 Cts. angesetzt, während bisher diese Ermässigung (gegen die regelmässige Gebühr von 10 Cts.) nur für bestimmte Morgen- und Abendstunden der Wochentage und für die Sonntage in Kraft war. Das Ergebniss dieses Versuches ist für die Verkehrszunahme so günstig gewesen, dass nun vom 1. Oktober ab auch auf der 3. Avenue, der stärkstbefahrenen Linie, unterschiedslos nur ein einziger Fahrpreis von 5 Cts. bestehen soll. Fortab wird dann nur noch auf der 6. Avenuestrecke, welche vornehmlich dem Verkehr der wohlhabenden Bevölkerungsklassen dient, für gewisse Tageszeiten der 10 Cts.-Preis erhoben.

Ein Atelier im Eisenbahnwagen.

Als neue Errungenschaft der Amerikanischen Erfindungskraft wird in den Zügen der Northern Pacific-Eisenbahn ein von F. Y. Haynes hergestellter, als Atelier gebauter Wagen befördert. Derselbe ist 12 Fuss breit und 66 Fuss lang. Das Glashaus allein für sich ist 12 Fuss breit und 24 Fuss lang; den Rest des Wagens füllen Empfangssalon, Garderobe, Küche und Laboratorium. Die Kosten betragen 15 000 D. Das Glashaus hat, da die Richtung des Wagens wechselt, Licht von allen Seiten mit Regulirvorrichtungen. Die Aufnahmen sind selbstverständlich sogenannte Momentbilder, da die Erschütterung des Wagens durch das Fahren eine Expositionszeit auch nur von Sekunden ausschliesst. Bei den Amerikanischen Zügen mit durchgehendem Verkehr durch den ganzen Zug soll sich der Versuch mit der neuen Einrichtung glänzend bewährt haben.

Eisenbahnen in Persien.

Fünf Amerikanische Ingenieure sollen sich im Auftrage der Amerikanischen Eisenbahnfirma Vanderbilt & Comp., welche die Konzession zum Bau einer Eisenbahn vom Kaspisee zum Persischen Meerbusen oder eigentlich von Rescht über Teheran nach Bagdad erhalten hat, kürzlich nach Persien begeben haben, um dort mit den Vorarbeiten zu dieser Bahn zu beginnen.

Seeschifffahrts-Kanäle in Frankreich.

Für die Herstellung eines Seeschifffahrts-Kanals quer durch Frankreich sollen zwei Entwürfe vorliegen. Der umfassendere Plan bezweckt die Ausführung einer von Nord nach Süd, vom Kanal La Manche nach dem Mittelmeer, ganz Frankreich durchschneidenden Schifffahrtsstrasse. Dieselbe soll von Marseille ausgehen, Lyon berühren, also das Rhônethal hinaufführen, von dort die Becken der oberen Loire und Seine mitbenutzen, Paris berühren und entweder bei Calais oder bei Dünkirchen in den Kanal La Manche münden. Dieser Linie folgend, müsste der Nord-Südkanal auch für Handel und Industrie umso bedeutendere Vortheile gewähren, als er sehr fruchtbare Landstriche durchschneiden, die Haupthandelsorte des Innern, Paris und Lyon, untereinander, sowie mit beiden Küsten verbinden, und auch die Verbindung mit den bedeutendsten Kohlengebieten des Landes und mit grossen Bausteinbrüchen unterhalten würde, wodurch Frankreich in der Lage wäre, mit der Englischen, der Belgischen und Deutschen Kohle in Wettbewerb zu treten. Der andere Kanalentwurf ist einfacher und hat den Vorzug der leichteren Durchführbarkeit. Es handelt sich dabei um die Herstellung einer Seeschifffahrtsstrasse von der Garonnemündung (Bordeaux) über Toulouse nach Cette oder Narbonne an der Küste des Mittelländischen Meeres. Dieser „Südkanal" würde, wenn er auch in seiner Bedeutung wesentlich hinter dem „Nord-Südkanal" zurückstehen müsste, in gleicher Weise wie der letztere die Umgehung der Englischen Stellung bei Gibraltar ermöglichen. Seine Länge wird auf nur etwa 900 km, diejenige des Nord-Südkanals auf annähernd das Dreifache angegeben.

Kongo-Eisenbahn.

Einer Mittheilung aus Brüssel entnehmen wir die folgenden Angaben: Die Kongoregierung hat bisher noch nicht die Konzession für die Erbauung der Kongoeisenbahn ertheilt. Es bildet sich jetzt eine neue internationale Gesellschaft La Société d'études mit einem Kapital von 1 Million Franken. Der Kongostaat selbst übernimmt die Verzinsung und Zurückzahlung dieses Kapitals durch eine von ihm ertheilte Garantie. Diese Gesellschaft hat die Aufgabe, alle erforderlichen Studien und Vorbereitungen zu treffen, um später eine Gesellschaft zu bilden, die 1. die gesammte Kongoeisenbahn, 2. den Betrieb aller damit in Verbindung stehenden Industrien, wie Bergwerke u. s. w., übernimmt.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Die Erhebung der Fahrpreise in gemischter Währung im Personenverkehr zwischen Deutschen und Südrussischen Stationen [cfr. Bekanntmachung vom 25. d. Mts. IIb 15880] findet erst vom 15. Oktober d. Js. ab statt.

Breslau, den 29. September 1886. (2036)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Die auf S. III der Beilage zu No. 76 d. Ztg. unter Inseratnummer 2030 veröffentlichte Bekanntmachung hat mit den Worten: Die auf Seite 11 Anmerkung 2 des Lokal-Personengeldtarifs etc. zu beginnen und ist vom 1. Oktober zu datiren. (2037)

2. Eröffnungen.

Wir bringen hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass mit dem 1. Oktober d. Js. der Betrieb der Bahnstrecke Sonneberg-Lauscha nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 eröffnet wird.

Meiningen, den 26. Septbr. 1886. (2038)

Die Direktion der Werra-Eisenbahngesellschaft.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 77 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 2. Oktober 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

2. Eröffnungen.

(Fortsetzung.)

Betriebseröffnung der Sekundärbahn Potschappel - Wilsdruff. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung des Königlichen Finanzministeriums vom 27. d. M., betreffend die Eröffnung des Betriebes der Linie **Potschappel-Wilsdruff** am 1. Oktober d. J. wird folgendes veröffentlicht. Der Betrieb dieser von der Station Potschappel der Linie Dresden-Werdau nach Wilsdruff führenden Schmalspurbahn wird nach den Vorschriften der unter dem 26. Juni 1878 bekannt gemachten „Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878" (Gesetz- und Verordnungsblatt von 1878 Seite 74) stattfinden. Bei der Beförderung auf dieser Linie gelten die für die Sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Reglements und Spezialbestimmungen sowie die für die bezeichnete Linie erlassenen besonderen Bestimmungen und Tarife.

Die Tarife für die Personenbeförderung finden sich auf den Verkehrsstellen der Linie ausgehängt. Die Spezialbestimmungen und Tarife für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren sind bei den Güterexpeditionen zu dem Preise von 10 ₰ zu erlangen.

Die Züge werden nach folgendem Fahrplane verkehren.

Fahrplan, gültig vom 1. Oktober 1886 ab.

Wilsdruff-Potschappel.							Potschappel-Wilsdruff.				
		871 II. III.	873 II. III.	875 II. III.	Entf. km	25	872 II. III.	874 II. III.	876 II. III.		
—	—	6.10	11.15	5.40		Abf. Wilsdruff . . Ank.	8.26	1.26	8.51	—	—
—	—	6.20	11.24	5.50	1,6	↓ Grumbach . ↑	8.19	1.19	8.44	—	—
—	—	6.34	11.38	6.04	4,2	Kesselsdorf .	8.05	1.05	8.30	—	—
—	—	6.52	11.56	6.22	7,9	Niederhermsdorf	7.47	12.47	8.12	—	—
—	—	6.58	12.02	6.28	9,0	Zauckerode .	7.39	12.39	8.04	—	—
—	—	7.06	12.10	6.36	11,0	Ank. Potschappel ✕ Abf.	7.30	12.30	7.55	—	—
—	—	7.38	12.38	7.01		Ank. Dresden-A. 2 . . Abf.	6.55	12.05	7.30	—	—
—	—	7.32	12.36	8.03		Ank. Tharandt 2 . . Abf.	7.07	12.04	6.31	—	—

Die Zeiten links von den Stationen sind von oben nach unten, die Zeiten rechts von den Stationsnamen von unten nach oben zu lesen.

Die Nachtzeiten sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen bezeichnet.

Dresden, am 27. September 1886. (2039)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 1. Oktober d. J. wird die neu erbaute Strecke Prüm - Bleialf unter Einführung des weiter folgenden Fahrplans dem Betriebe übergeben.

Vom Tage der Betriebseröffnung ab findet unter den Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands die Beförderung von Personen in 2., 3. und 4. Wagenklasse, Reisegepäck, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach und von den Stationen Pronsfeld und Bleialf statt. Die Tarife können auf den Stationen eingesehen werden.

Fahrplan

Gerolstein . ab	10.03	Vorm.	7.38	Nachm.
Prüm . . . . „	11.26	„	9.01	„
Pronsfeld . „	11.45	„	9.20	„
Bleialf . . . an	12.13	Nachm.	9.48	„
Bleialf . . . . . ab	6.36	Vorm.	1.33	Nachm.
Pronsfeld . . . „	7.03	„	2.00	„
Prüm . . . . . „	7.30	„	2.30	„
Gerolstein . . an	8.50	„	3.50	„

Köln, den 28. September 1886. (2040)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

3. Güterverkehr.

Im **Ostdeutsch-Niederländischen Verbande** treten mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1886 für den Transport von Flachs, Flachsheede, Hanf, Hanfgarn, Hanfheede und Werg in Wagenladungen von 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen ermässigte Ausnahmefrachtsätze im Verkehr zwischen Memel einerseits und den Stationen Amsterdam (N. Rh. E. und Holl. E.) mit 3,34 ℳ und und Rotterdam (N. Rh. E. u. N. St. E.) mit 3,41 ℳ pro 100 kg andererseits in Kraft.

Bromberg, den 27. Septbr. 1886. (2041)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn-Pfälzischer Verkehr. Am 1. Oktober l. J. tritt zum Gütertarif vom 1. Januar l. J. der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält unter anderem Entfernungen für die neu aufgenommene Station Mundenheim, sowie einen neuen Ausnahmetarif für Obst als Eilgut. Ferner kommt am 15. November l. J. der im Haupttarif enthaltene Ausnahmefrachtsatz für Steinschlag Mannweiler-Darmstadt zur Aufhebung.

Darmstadt, den 27. Septbr. 1886. (2042)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Staatsbahnverkehr Berlin-Breslau. Am 1. Oktober d. J. gelangt zum Staatsbahn-Gütertarife Berlin-Breslau der Nachtrag V zur Ausgabe, welcher ausser bereits publizirten Tarifänderungen und Ergänzungen neue Entfernungen für die Verkehrsstellen der Strecke Trachenberg-Herrnstadt (D. B. Breslau) und für die Haltestelle Bottschow (D. B. Berlin), Abänderungen der Kontrolvorschriften für den Seexport von Spiritus und Sprit, Namensänderung von Stationen, Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und Berichtigungen des letzteren enthält.

Soweit durch die gedachten Tarifänderungen Erhöhungen bedingt werden, treten dieselben erst am 10. November d. J. in Kraft.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Stationskassen zum Preise von 0,20 ℳ von Besitzern des Haupttarifs kostenfrei zu beziehen.

Breslau, den 24. September 1886. (2043)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Am 1. Oktober cr. tritt für den Verkehr von Stationen der Preussischen Staatsbahnen, der Sächsischen Staatsbahnen und der Station Frankfurt a/M. der Main - Neckarbahn nach Halbstadt, Myslowitz, Oderberg und Oswiecim transito für Güter zum Export nach den unteren Donauländern (Rumänien, Serbien, Bulgarien) ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen die Exporttarife nach Rumänien vom 1. Oktober 1884 und 1. Mai 1885, der Exporttarif nach Serbien vom 1. April 1885 und die im Exporttarif von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Frankfurt a/M. und der Station Frankfurt a/M. der Main - Neckarbahn vom 1. Juli 1885 für Oderberg transito enthaltenen Frachtsätze zur Aufhebung gelangen.

Der neue, wesentlich erweiterte Tarif enthält Frachtsätze für Eilgut, Stückgut, die Allgemeinen Wagenladungsklassen A 1, B und die Spezialtarife; Ausnahmetarife für Eisenwaaren, Façoneisen, Maschinen, Heringe und Kolonialwaaren. Die Sätze desselben finden im Rückvergütungswege und zwar auf alle diejenigen Sendungen Anwendung, welche von der Deutsch-Oesterreichischen Grenze direkt per Eisenbahn oder im kombinirten Eisenbahn- und Wasserwege nachweislich — unter Beachtung der im Tarife enthaltenen Kontrolvorschriften — nach den unteren Donauländern befördert worden sind.

Soweit in dem neuen Tarif für einige Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Köln (rechtsrh.) und Elberfeld Frachtsätze nicht wieder vorgesehen sind, behalten die bezüglichen Sätze der früheren Exporttarife noch bis zum 1. Dezember Gültigkeit.

Exemplare des Tarifes sind von den Verbandstationen zum Preise von 0,95 ℳ zu beziehen.

Breslau, den 23. September 1886. (2044)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandverwaltungen.

Deutsch - Italienischer Güterverkehr via Brenner; Ausnahmetarif für Rohzucker. Für die Beförderung von Rohzucker bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief ab Dessau nach San Martino Veneto und Sinigallia via Brenner kommt der Schnittsatz Dessau-Peri transit von 28,68 Francs pro 1 000 kg zur Anwendung. (2045)

München, den 25. September 1886.
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Kohlen-Verkehr in Sendungen von mindestens 50 000 kg nach den Elb- und Weserhäfen etc. Die an die Station „Zeche Gneisenau bei Derne" der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn angeschlossene Zeche Gneisenau ist von heute ab in die Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 50 000 kg nach den Elb- und Weser-Hafenstationen, den Stationen der Strecke Harburg-Uelzen, sowie des Rheinisch-Niederdeutschen und des Deutsch-Dänischen Verbandes aufgenommen. Näheres bei den betreffenden Güter-Expeditionen.

Köln, den 24. September 1886. (2046)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Beförderung leerer Bierfässer. Vom 1. Oktober d. Js. ab kommen bis auf Widerruf im Verkehre diesseitiger Stationen mit solchen der Direktions-Bezirke Hannover und Magdeburg, für die Beförderung von gebrauchten leeren Bierfässern, wenn dieselben in Bierspezialwagen verladen werden, welche nach der Bestimmungsstation der Fässer zurückzuschicken sind, bei Aufgabe von mindestens 1 000 kg die Frachtsätze des Spezialtarifs III zur Berechnung, sofern nicht die Tarifirung zum halben Gewicht nach der Stückgutklasse eine billigere Fracht ergibt.

Diese Beförderung der Bierfässer bezw. eine entsprechende Frachtberechnung kann nur verlangt werden, wenn geeignete Spezialwagen zur Verfügung stehen.

Die Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen ertheilen Auskunft darüber, für den Verkehr welcher Stationen und unter welchen besonderen Bedingungen die vorstehende Frachtberechnung Anwendung zu finden hat. (2047)

Frankfurt a. M., den 21. September 1886.
Für die betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Oktober d. Js. treten für die **Beförderung von Steinkohlen und Kokes** von diesseitigen Stationen nach:

a) der Arad-Temesvarer, Kaschau-Oderberger, Ungarischen Nordostbahn und der Ungarischen Staatseisenbahnen und

b) der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Ungarische Linien) an Stelle der bisherigen Tarife und der hierzu erschienenen Nachträge je ein neuer Ausnahmetarif mit vielfach ermässigten Frachtsätzen in Kraft.

Druckexemplare sind von unserem Verkehrsbüreau und den Versandstationen unentgeltlich zu beziehen. (2048)

Breslau, den 24. September 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober 1886 wird die neu angelegte Haltestelle Volpriehausen des Bezirks Hannover in den **Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Hannover** für den Wagenladungs-Güterverkehr aufgenommen.

Der Frachtberechnung werden bis auf Weiteres die Frachtsätze der Station Uslar zu Grunde gelegt. (2049)

Bromberg, den 23. September 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Unter Bezugnahme auf unsere Publikation vom **4. d. Mts.** weisen wir darauf hin, dass für Schleswig-Lichtenfels im Spezialtarif III der bisherige Frachtsatz (seit 1. April 1886) 1,72 *M.* pro 100 kg betragen hat, und der nunmehr ermässigte Satz von 1,71 *M.* vom **15. d. M. an** Anwendung findet. (2050)

Hannover, den 25. September 1886.
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Südwestrussisch-Galizisch-Norddeutscher Getreide-Verkehr. Mit dem 1. Oktober d. Js. tritt zu dem Südwestrussisch-Galizisch-Norddeutschen Getreidetarif vom 10. Dezember 1885 ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält direkte Frachtsätze für Getreide etc. von Rawa ruska transito (Russland), Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs und des Nachtrages I, sowie Aufhebung der direkten Tarifsätze für sämmtliche Stationen des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), welche mit dem 15. November d. Js. aus dem Südwestrussisch-Galizisch-Norddeutschen Getreidetarif ausscheiden.

Breslau, den 26. September 1886. (2051)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Deutschen Verbandsverwaltungen.

Mit dem 1. Oktober d. Js. gelangen zur Einführung:

a) für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes von diesseitigen Stationen nach denen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. unter Aufhebung des bisherigen bezüglichen Tarifes ein neuer Ausnahmetarif mit vielfach ermässigten Frachtsätzen und

b) zum Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlensendungen nach Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn vom 1. August 1884 ein Nachtrag V. Letzterer enthält ermässigte Sätze von einer grösseren Anzahl Grubenstationen nach Troppau und Olmütz, sowie einigen anderen Empfangsstationen.

Druckexemplare können von unserem Verkehrsbüreau und den Versandstationen unentgeltlich bezogen werden. (2052)

Breslau, den 29. September 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Oktober 1886 treten im **Bromberg-Sächsischen** Verbande für den Güterverkehr mit Dresden-Altstadt und -Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bahnhof) neue und für den Vieh- etc. Verkehr mit Leipzig (Dresdener Bahnhof) ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche bei den Verbandstationen zu erfahren sind. (2053)

Bromberg, den 23. September 1886.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch-Süddeutscher bezw. Bayerisch-Sächsischer Verkehr. Mit dem 5. Oktober d. Js. gelangen für den Transport von M e h l bei Aufgabe in Ladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen im Verkehre zwischen den diesseitigen Stationen Bunzlau, Lauban, Penzig, Siegersdorf und Uhsmannsdorf einer- und Bayerischen bezw. Württembergischen Stationen andererseits, sowie zwischen der diesseitigen Station Görlitz einer- und Bayerischen Stationen andererseits widerrufliche Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

Die zur Berechnung kommenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Berlin, den 30. September 1886. (2054)
Königliche Eisenbahndirektion.

Aufnahme der Haltestelle Volpriehausen in die direkten Güterverkehre betreffend. Die zwischen den Stationen Hardegsen und Uslar gelegene Haltestelle Volpriehausen wird mit dem 1. Oktober d. Js. in die direkten Staatsbahn-Güterverkehre sowie in den Güterverkehr des Norddeutschen und Niederdeutschen Verbandes, jedoch nur für Frachtgüter in ganzen Wagenladungen, aufgenommen. Die in den einzelnen Verkehren zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den Güterexpeditionen zu erfahren.

Hannover, den 28 September 1886. (2055)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichische Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. „Tarifangelegenheit". Mit dem 10. November a. c. treten die in den nachbenannten Ausnahmetarifen für den Transport von Steinkohlen und Kokes von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau enthaltenen Frachtsätze ab „H o h e n z o l l e r n - G r u b e R. O. U. E." infolge Abbruchs des Anschlussgleises von der vormaligen Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn nach dieser Grube ausser Kraft:

Tarif:

nach Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen und nach Stationen Reichenberg S. N. D. V. B. vom 1/12. 1884;

nach Stationen der Oe. N. W. B. Strecke Wien-Znaim etc. vom 1/2. 1886;

nach Stationen der Oe. N. W. B., S. N. D. V. B. etc. vom 15/9. 1884;

nach Stationen der Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft (nördl. Linie) via Mittelwald bezw. Halbstadt vom 15/9. 1884;

nach Stationen der vom Oesterr. Staate betriebenen Privatbahnlinie Sternberg-Wichstadtl-Lichtenau und Hohenstadt-Zöptau via Mittelwalde-Grulich vom 1/7. 1885.

Vom 10. November 1886 ab werden Kohlensendungen aus der Hohenzollerngrube nur zu den in den voraufgeführten „Tarifen für Hohenzollerngrube O. S. E." enthaltenen Frachtsätzen abgefertigt.

Wien, am 27. September 1886. (2056)
Die Centralverwaltung.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahndirektions-Bezirk Altona. Zum Lokal-Personengeld-Tarif der vormaligen Altona-Kieler Eisenbahn vom 1. Januar 1877 tritt mit Gültigkeit vom 15. Oktober bezw. 15. November d. Js. ab der Nachtrag XXX in Kraft.

Derselbe enthält u. A. die Einführung neuer Tarifsätze.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Billet-Expeditionen der vormaligen Altona-Kieler Eisenbahn.

Altona, den 27. September 1886. (2057)
Königliche Eisenbahndirektion.

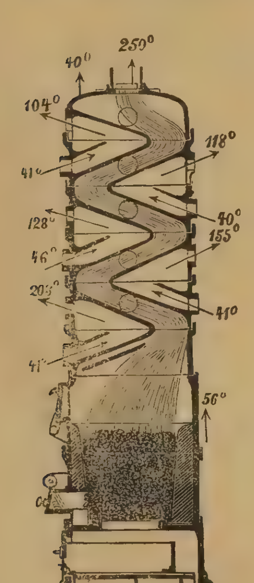
Erhebung der Fahrpreise in gemischter Währung im Personenverkehr zwischen Deutschen und Südrussischen Stationen. Vom 1. Oktober d. Js. ab werden im direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen Berlin und Breslau einerseits und Südrussischen Stationen über Krakau-Podwoloczyska bezw. Brody andererseits die auf die Russische Strecke entfallenden Beträge in Rubelwährung erhoben. Es bleibt jedoch den Reisenden unbenommen, für Russische Valuta in der Markwährung und zwar nach dem jeweilig bei den betr. Billetexpeditionen durch Anschlag publizirten Normalkourse Zahlung zu leisten. (2058)

Breslau, den 25. September 1886.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der
Königlichen Eisenbahndirektion Berlin.

Vom 1. Januar k. J. ab findet eine direkte Abfertigung von Personen und Reisegepäck von und nach den Stationen S o n n b o r n Rh., E l b e r f e l d (O t t e n b r u c h), B a r m e n (U n t e r) Rh. und S c h w e l m Rh. im Verkehr mit Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln beziehungsweise mit Stationen der Niederländischen Rheineisenbahn nicht mehr statt.

II. Privat-Anzeigen.





Circuliröfen

Patent Hohenzollern No. 1136.

Diese Oefen werden für Werkstätten und Säle in 4 Grössen hergestellt und genügt erfahrungsmässig zur Erhöhung der Temperatur eines Raumes um 10° Cels einer für

5000	cbm Inhalt	mit	800	mm	Durchm.
3500	„	„	650	„	„
2000	„	„	500	„	„
1000	„	„	350	„	„

Durch rapide Luftcirculation geben die Oefen einen hohen Nutzeffekt und sind bereits weit über 1000 Stück im Betrieb.

Weydemeyer & Jahn

Eisengiesserei in Plagwitz-Leipzig.



UNION

Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund

liefert:

Kohlen und Coaks. Erze.
Puddelroheisen, Bessemerroheisen, Thomasroheisen.
Eisenbahnschienen und Pferdebahnschienen aus Bessemerstahl und Flussstahl.
Laschen aus Schweisseisen, Flusseisen und Bessemerstahl.
Unterlagsplatten für Schienen aus Schweiss- und Flusseisen.
Lang- u. Querschwellen aus Schweiss- u. Flusseisen.
Kleineisenzeug zum eisernen Bahnoberbau.
Bandagen aus Bessemer- und Martinstahl.
Achsen aus Bessemerstahl, Martinstahl u. Flusseisen.
Radsätze für Waggons, Tender und Locomotiven.
Grubenschienen aus Eisen und Stahl.
Grubenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen.
Grubenwagen-Räder und complete Sätze etc. aus Temperstahl.
Fliegende Geleise, Schachtgestänge, Schachtringe, eiserne Streckenbögen.
Brücken, Dächer, Drehscheiben, Eisen-Constructionen, Weichen, Kreuzungen.
Giesserei-Producte jeder Art. Geschosse.
Schmiedestücke jeder Art aus Eisen und Stahl, geschmiedet und bearbeitet.
Geschmiedete Karren- und Wagenachsen aus Eisen und Stahl nach Profilbuch und in jeder vorgeschriebenen Façon.
Stabeisen: Rund, Vierkant, Flach, auch in Flusseisen, Bessemerstahl, Feinkorn, Puddelstahl.
Hufstab-, Mutter-, Felgen-, Reifen & Roststab-Eisen.
Geschmiedetes Eisen.
Universaleisen.
Profilirtes Eisen aller Art als:
Winkeleisen, T Eisen, I Trägereisen, ⊏⊐ Eisen, Fenstereisen etc. — Nach unserem Profilbuch und für die Normalprofile nach dem deutschen Normalprofilbuch. Unser Profilbuch senden wir auf Verlangen gern zu.
Kesselbleche in Prima-, Feinkorn-, Holzkohlen-, Lowmoor-, Flusseisen-, Martinstahl & Bessemerstahl-Qualität.
Blechfaçonstücke aller Art, gepresst oder geschweisst.
Reservoirbleche. Sturz- und Feinbleche.

Ferner werden von dem gedachten Tage ab die Güterexpeditionen in Elberfeld (Ottenbruch) und Barmen (Unter) Rh. aufgehoben, und treten gleichzeitig sämmtliche Tarife für den Güterverkehr dieser Stationen ausser Kraft.

Die Abfertigung der für die Stationen Elberfeld (Ottenbruch) und Barmen (Unter) Rh. bestimmten oder der daselbst zur Auflieferung gelangenden Gütersendungen (in Ladungen) erfolgt künftig in Elberfeld (Mirke) beziehungsweise in Barmen (Mittel) zu den Frachtsätzen dieser Stationen. Für die Ueberführung der Ladungen von Elberfeld (Ottenbruch) nach Elberfeld (Mirke) und umgekehrt sowie von Barmen (Unter) Rh. nach Barmen (Mittel) und umgekehrt werden besondere Gebühren bis auf Weiteres nicht berechnet.

Elberfeld, den 27. Septbr. 1886. (2059)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober d. Js. wird der bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtete obere Bahnhof in Greiz unter der Bezeichnung „**Haltestelle Greiz**“ auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Es werden daselbst, wie auch der am 1. Oktober in Kraft tretende Winterfahrplan der Sächsischen Staatsbahnen bereits ausweist, alle Personenzüge der Linie Greiz-Brunn anhalten.

Die Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr werden auf der Haltestelle selbst und auf den benachbarten Stationen durch Anschlag bekannt gemacht. (2060)

Dresden, am 28. September 1886.
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

5. Submissionen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Unser Bedarf an 10 000 Stück kiefernen Mittelschwellen soll in Ausschreibung verdungen werden. Angebote auf die sämmtlichen Schwellen oder auf einen Theil derselben sind bis zum 15. November d. Js. Nachmittags 4 Uhr verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen, an uns einzureichen. Die Lieferungsbedingungen können in unserem Geschäftszimmer hierselbst eingesehen oder aber gegen Erstattung von 50 ₰ für Schreibgebühren und Uebersendungskosten von uns bezogen werden.

Poln. Wartenberg, 25. September 1886.
Direktion. (2061)

Verdingung von hölzernen Bahn- und Weichenschwellen. Behufs Verdingung einer Lieferung von 57 000 Stück eichenen und 72 000 Stück kiefernen Bahnschwellen, 16 316 laufende Meter eichenen und 2 994 laufende Meter kiefernen Weichenschwellen ist Termin am 19. Oktober 1886, Vormittags 9 Uhr im Materialienbüreau zu Erfurt, Löberstr. 32 anberaumt. Bedingungen können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 70 ₰ von daher bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 28. September 1886. (2062)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Papiermakulatur. Zum meistbietenden Verkauf der im diesseitigen Direktionsbezirk angesammelten Papiermakulatur und zwar von etwa

19 600 kg Registraturakten, Büchern, Frachtkarten und Papierabfällen,
8 200 „ Telegraphenpapierstreifen,
17 500 „ Billets
zur Vernichtung durch Einstampfen bestimmt und 38 700 kg Formulare, Rapporte, Bücher etc. zur freien Verwendung bestimmt, ist Termin auf Dienstag, den 19. Oktober d. J. Vormittags 11 Uhr in unserer Drucksachenverwaltung hierselbst, Schmidtstedterstrasse No. 39 anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsverzeichniss liegen daselbst zur Einsicht aus und können auch von dort gegen Entrichtung des Betrages von 30 ₰ bezogen werden.

Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Makulatur" bis zum vorangegebenen Termine an unser Generalbüreau hierselbst, Am Bahnhofe 23 versiegelt und portofrei einzusenden.

Erfurt, den 27. September 1886. (2063)
Königliche Eisenbahndirektion.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von C. Jupitz, Hof-Uhrmacher in Berlin, betreffend Tachometer, und ein Prospekt von Benecke & Co., Treibriemen-Fabrik in Hamburg, betreffend Leder-Treibriemen, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 78. 1886.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

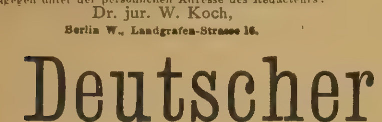
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pranumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgratzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 6. Oktober 1886.

Grundsätze für die Aufstellung der Fahrpläne.

(Schluss aus No. 77.)

IV. Aufstellung der Fahrpläne.

Die in den vorstehenden Abschnitten angedeuteten Gesichtspunkte und Grundsätze, welche bei ihrer grossen Vielseitigkeit und bei ihren zahlreichen Beziehungen zu der, mit der fortschreitenden Zeit steten Veränderungen unterworfenen Kulturentwickelung eine erschöpfende Darstellung nicht gestatten, bilden die nothwendige Unterlage, von welcher aus die Aufstellung eines Fahrplanes für eine bestimmte Strecke in Angriff genommen werden kann. Selbstverständlich treten dabei die für dieselbe massgebenden besonderen Umstände in den Vordergrund.

a) Fahrplanperioden.

Es hat sich erfahrungsmässig herausgestellt, dass die Verkehrsverhältnisse im Laufe des Jahres periodisch wiederkehrenden Schwankungen unterliegen, welche dasselbe nach ihren allgemeinsten zu Tage tretenden Eigenthümlichkeiten und Betriebsforderungen in zwei Abschnitte theilen. Während in der Sommerreisezeit der Personenverkehr auf den Eisenbahnen die wesentlichste Berücksichtigung beansprucht, gewinnt während der Herbst- und Wintermonate der Güterverkehr durch den alsdann erforderlichen, umfangreicheren Bedarf an Brennmaterialien (Kohlen) und die nach der Erntezeit beginnenden Transporte des Getreides und sonstiger Feldfrüchte (Kartoffeln, Rüben), sowie überhaupt durch die in der angegebenen Jahreszeit erfahrungsmässig lebhafter als in der Sommerperiode gestalteten Geschäftsthätigkeit im allgemeinen eine nicht selten überwiegende Bedeutung. Diesen Erscheinungen entsprechend unterscheidet man daher in dem Eisenbahnbetriebe

a) die Sommer- und
b) „ Winter-Fahrplanperiode.

(Bei den an den sogenannten internationalen Fahrplankonferenzen betheiligten Deutschen, Oesterreichisch-Ungarischen, Niederländischen, Belgischen, Französischen, Schweizerischen, Dänischen u. s. w. Eisenbahnverwaltungen gilt gegenwärtig als Sommer-Fahrplanperiode die Zeit vom 1. Juni bis zum 30. September und als Winter-Fahrplanperiode die Zeit vom 1. Oktober bis zum 31. Mai.) Für jede dieser Perioden wird im allgemeinen ein nach Massgabe der gewonnenen Erfahrungen und der zu erwartenden Verhältnisse abgeänderter bezw. verbesserter neuer Fahrplan herausgegeben.

B. Technische Bearbeitung der Fahrpläne.

1. Allgemeine Anordnung der Züge.

Bei der Anordnung der dem internationalen Verkehre dienenden Personenzüge, welche durch den Wechsel von Sommer- und Winter-Fahrplanperiode im allgemeinen kaum beeinflusst werden, ist auf zweckmässige Abfahrts- und Ankunftszeiten von dem Ausgangs- bezw. auf den Endstationen (auch bedeutenden Zwischenstationen) Rücksicht zu nehmen, soweit dies bei der Abhängigkeit von den betheiligten Bahnen überhaupt zulässig ist. Es liegt in der Natur der Verhältnisse, dass wesentliche Aenderungen hinsichtlich der für diese Züge einmal gewählten Lage, falls nicht zwingende Gründe dafür sprechen, thunlichst vermieden werden, da die zu diesem Behufe nothwendigen geschäftlichen Verhandlungen mit einer oft sehr grossen Zahl von Verwaltungen umständlich sind, und da eine möglichste Beständigkeit gerade dieser Verkehrsart, deren vielfache Einwirkungen auf anderweitige Verkehrs- und Lebensverhältnisse unverkennbar sind, auch im Interesse des betheiligten Publikums erwünscht ist.

Die für die Zwecke des Lokalverkehrs erforderlichen Personenzüge sind dem Bedürfnisse entsprechend in angemessenen Zwischenräumen anzuordnen. Zu beachten ist hierbei insbesondere, dass die Verbindung zwischen solchen Stationen, deren Verkehr vorzugsweise nach bestimmten Orten gerichtet ist, und zwischen den letzteren hin und zurück thunlichst an einem Tage zu ermöglichen ist, und dass die Dauer des Aufenthaltes

in diesen Verkehrsmittelpunkten nicht zu knapp bemessen wird. Wenngleich ein häufiger Wechsel auch in den Fahrplanzeiten der dem Lokalverkehre dienenden Züge grundsätzlich möglichst vermieden werden sollte, falls nicht augenscheinliche Verbesserungen für die Allgemeinheit bezw. beachtenswerthe Ersparnisse ohne Schädigung der Interessen des Publikums dadurch erzielt werden, so hat eine Aenderung der Lage bei diesen Zügen doch nicht die Tragweite wie bei den Zügen des internationalen Verkehrs. Der in solchen Fällen in Mitleidenschaft gezogene Bezirk ist verhältnissmässig beschränkt und infolge dessen meist im Stande, sich den veränderten Beziehungen ohne grosse Schwierigkeiten anzupassen. Im ungünstigsten Falle verursacht die Aufhebung der Massregel, wenn sie sich wider Erwarten als unvortheilhaft herausstellen sollte, in der Regel keine wesentlichen Unzuträglichkeiten. In solchen Bezirken, in welchen die Verkehrsverhältnisse im Sommer und Winter von einander sehr abweichen, kann jedoch bisweilen eine sehr weitgehende Verschiedenheit der betreffenden Fahrpläne nicht vermieden werden, und dieselbe muss alsdann dem Bedürfnisse entsprechend durchgeführt werden. —

Durch die den vorstehenden Andeutungen gemäss aus unabweisbaren Rücksichten sich ergebende Lage einzelner Züge wird sich meistens ein allgemeiner Rahmen gestalten, welchem die übrigen nach Bedarf, Umständen und Wichtigkeit einzufügen sind. Zu beachten ist hierbei u. a. die nach Massgabe der bestehenden bahnpolizeilichen oder sonstigen Vorschriften zulässige Zugfolge. (In Deutschland dürfen bekanntlich die Züge — abgesehen von solchen, auf Bahnen untergeordneter Bedeutung kursirenden Zügen, welche eine geringere Fahrgeschwindigkeit als 15 km in der Stunde haben — einander auf derselben Strecke nur in Stationsentfernung folgen. Blockstationen gelten für diesen Zweck als Stationen, um im Bedürfnissfalle eine schnellere Zugfolge ermöglichen zu können.)

2. Fahrgeschwindigkeit der Züge.

Nächst dem Verkehrsumfange ist bei der endgültigen Bearbeitung der Fahrpläne die Fahrgeschwindigkeit der Züge der wichtigste Punkt. (Dieselbe ist für Deutschland hinsichtlich der auf den Hauptbahnen sich bewegenden verschiedenen Zugarten durch § 26 des Bahnpolizei-Reglements und hinsichtlich der Nebenbahnen durch § 27 der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung gesetzlich festgestellt.) Die Fahrgeschwindigkeit ist innerhalb derjenigen Grenzen zu halten, welche durch die Leistungsfähigkeit der zur Verwendung kommenden Lokomotiven, durch die erfahrungsmässige oder feststehende Stärke der betreffenden Züge, durch die Konstruktion der Betriebsmittel, durch die Neigungs- und Krümmungsverhältnisse der betreffenden Strecken und sonstige besondere Umstände vorgeschrieben werden.

Dem Fahrplane für die einzelnen Züge pflegt man eine bestimmte Fahrzeit in Kilometern für die Stunde zu Grunde zu legen, wobei theoretisch eigentlich eine grade und horizontale Strecke vorausgesetzt wird. Eine solche ist jedoch in Wirklichkeit nicht immer vorhanden; die in vielfachem Wechsel auftretenden Neigungen und Krümmungen bedingen vielmehr eine mehr oder minder gewichtige Rücksichtnahme bei der Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit, und zwar im allgemeinen eine Ermässigung der letzteren, um etwaigen Gefährdungen des fahrenden Zuges (Zerreissen auf steigenden Strecken, Auflaufen auf fallenden Strecken, Entgleisen in scharfen Krümmungen u. s. w.), sowie ferner einer übermässigen Abnutzung des rollenden Materiales und des Oberbaues thunlichst entgegen zu wirken. Diese Verringerung der Fahrgeschwindigkeit wird durch Zuschläge zu derselben bewirkt, für deren grundsätzliche Ermittelung bisher ein allgemein anerkanntes, auf wissenschaftlicher Herleitung beruhendes Verfahren wohl noch nicht gefunden ist. Vielfach hat man sich bei den, lediglich durch praktische Erfahrung als zweckmässig erkannten Zusätzen, welche jedoch nur für die betreffende Strecke und das auf derselben benutzte Rollmaterial Gültigkeit beanspruchen dürfen, beruhigt. Andererseits aber ist auch der Versuch gemacht, einer Lösung dieser Frage auf wissenschaftlichem Wege unter gleichzeitiger Beachtung der praktischen Ergebnisse näher zu treten, und diese Bemühungen haben die Einführung sogenannter virtueller Entfernungen der Stationen von einander veranlasst. In den virtuellen Längen, welche grösser sind als die wirklichen Entfernungen, werden die Neigungen und Krümmungen der betreffenden Strecke auf Grund gewisser mathematischer Formeln berücksichtigt, und durch die Multiplikation der für einen Zug gewählten Fahrgeschwindigkeit in Kilometern für die Stunde mit der in Kilometern ausgedrückten virtuellen Streckenlänge ergibt sich die für die betreffende Strecke zulässige Geschwindigkeit, welche weiterer Zuschläge für Neigungen und Krümmungen nicht mehr bedarf.*)

Besondere Zuschläge zu der Fahrzeit sind jedoch noch für das An- und Abfahren auf den Stationen, das Durchfahren derselben ohne Aufenthalt — insoweit die Lage der Gleise, Weichen u. s. w. eine Verminderung der Fahrgeschwindigkeit angezeigt erscheinen lässt —, ferner für das Passiren von Tunneln, grösseren Brücken oder anderen, eine gewisse Vorsicht beanspruchenden Bauwerken, und unter sonstigen Umständen erforderlich. Die Bemessung dieser Zuschläge wird von den vorliegenden Verhältnissen abhängig und erfahrungsmässig zu bestimmen sein.

3. Halten auf den Stationen.

Für das Halten der Züge auf den Stationen können Verkehrsrücksichten, Betriebsrücksichten oder auch diese beiden Gründe zusammen massgebend sein.

a) Verkehrsrücksichten.

Das Halten der Züge auf den einzelnen Stationen ist von der Bedeutung der letzteren für den Verkehr abhängig, welche in dieser Hinsicht daher in jedem einzelnen Falle nach den bereits angedeuteten Gesichtspunkten besonders zu prüfen und durch unausgesetzte Beobachtung weiterhin klar zu stellen ist. Diese Bedeutung wird u. a. durch den etwaigen Uebergangsverkehr von bezw. nach anschliessenden, kreuzenden oder benachbarten Bahnen, sowie insbesondere auch durch die Bedürfnisse des Postverkehrs wesentlich bedingt sein. Hiernach ist es keineswegs erforderlich, dass die in absoluter Beziehung (der Einwohnerzahl nach) bedeutendsten Orte stets in entsprechendem Verhältnisse bei dem Halten der einzelnen Züge Berücksichtigung finden müssen. Bei der Entscheidung hierüber wird vielmehr lediglich das allgemeine Verkehrsinteresse, welches nicht immer mit dem des betreffenden Ortes übereinzustimmen braucht, zu beachten sein.

Aus den verschiedenen Verkehrsarten ergeben sich die Ursachen für das etwaige Anhalten der einzelnen Züge auf den Stationen gewissermassen von selbst. Dasselbe kann regelmässig oder — auf Stationen mit erwiesenermassen unbedeutendem Verkehr — nach Bedarf stattfinden. Liegt überhaupt eine Veranlassung zum Halten nicht vor, so werden die betreffenden Stationen durchfahren.

Die Länge des Aufenthaltes der Züge auf den Stationen muss dem erfahrungsmässig feststehenden Umfange des Verkehrs und den durch letzteren bedingten Anforderungen — Ein- und Aussteigen der Reisenden, Ein- und Ausladen des Gepäcks, der Postsachen und Frachtstücke, Ein- und Aussetzen von Wagen, Abwarten und Aufnahme des Uebergangsverkehrs u. s. w. — entsprechen. Die Haltezeit ist bei den, ohnehin nur auf einer beschränkten Anzahl von Stationen anhaltenden, schnellfahrenden Personenzügen selbstverständlich im allge-

*) Hinsichtlich dieser wichtigen und zweifellos einer weiteren Klärung bedürftigen Frage verweisen wir auf den in No. 77 Jahrg. 1881 S. 1104 ff. dieser Zeitung veröffentlichten Artikel von Clausnitzer: „Die Berechnung der virtuellen Längen von Eisenbahnstrecken und ihre Anwendung beim Eisenbahnbetriebe.“

meinen auf das knappste zu bemessen. Es empfiehlt sich jedoch, dieselbe bisweilen etwas reichlicher zu wählen, damit in gewissen Zeitabschnitten etwa vorgekommene Verspätungen thunlichst ohne Beschleunigung der Fahrgeschwindigkeit ausgeglichen werden können, und damit die Verspätung sich nicht auf alle anschliessenden Züge überträgt. Bei den auf längeren Hauptstrecken bei Tage verkehrenden, durchgehenden Zügen ist es ausserdem erwünscht, eine angemessene Mittagspause auf einer grösseren, mit guten Einrichtungen zur Verpflegung der Reisenden ausgerüsteten Station vorzusehen.

b) Betriebsrücksichten.

In der Regel wird es zweckmässig sein, die Züge aus Betriebsrücksichten auf solchen Stationen halten zu lassen, auf welchen letzteres aus Verkehrsrücksichten ohnehin erforderlich sein würde, da der durch diese beiderseitigen Veranlassungen bedingte Zeitverlust alsdann auf das thunlichst geringste Mass eingeschränkt werden kann. Meistens wird mit einer solchen Anordnung — abgesehen von der für den Verkehr überhaupt gewonnenen Zeit, welche in volkswirthschaftlicher Hinsicht wohl zu berücksichtigen ist — auch eine gewisse Sparsamkeit in der Betriebsverwaltung verbunden sein, beispielsweise, indem das Beamten- und Arbeiterpersonal auf den Stationen gleichzeitig zu mehrfachen Dienstleistungen ausgenutzt werden kann; ferner, indem durch das seltenere Anhalten der Züge bezw. das infolge dessen minder häufig erforderliche Bremsen derselben eine verhältnissmässig geringere Abnutzung der Betriebsmittel stattfindet u. s. w.

Solche Gesichtspunkte sind, wie im übrigen beiläufig bemerkt wird, bereits bei dem Bau und der Betriebseinrichtung neuer Eisenbahnen, sowie bei der Erweiterung schon vorhandener zu beachten, damit unwirthschaftliche Anlagen, deren Einrichtungskosten zunächst vielleicht in finanzieller Hinsicht unbedeutend erscheinen, welche aber weiterhin die Betriebskosten ungünstig beeinflussen, thunlichst vermieden werden. Zu diesem Behufe ist es dringend erforderlich, dass bei allen baulichen und sonstigen Angelegenheiten, welche möglichenfalls eine Einwirkung auf die Gestaltung und Durchführung des Eisenbahnbetriebes, insbesondere des Fahrplanes, ausüben könnten, zuvor die Meinungsäusserung der betreffenden Betriebsbeamten eingeholt wird.

In vereinzelten Fällen wird sich das Anhalten der Züge ausschliesslich aus Betriebsrücksichten nicht umgehen lassen, u. a. bei dem Kreuzen von Zügen auf eingleisiger Bahn, bei dem Ueberholen von langsamer fahrenden durch schnell fahrende Züge u. dgl. Als sonstige Betriebsrücksichten, welche das Anhalten der Züge bedingen können, sind zu bemerken: Wechsel der Zugmaschine, Versorgung derselben mit Kohlen und Wasser, Vornahme von Rangirbewegungen behufs Aus- und Einsetzens von Wagen oder Umsetzens von Zügen auf andere Gleise, Drehen von Maschinen auf den Drehscheiben, Wechsel des Fahrpersonales, vorschriftsmässige Abfertigung der Züge seitens der dienstthuenden Stationsbeamten, Uebergang der Züge in ein anderes Verwaltungsgebiet, Untersuchung der Betriebsmittel u. s. w. Derartige Umstände, welche vereinzelt oder in mehrfacher Verbindung auf den Stationen vorkommen können, erfordern bei der Feststellung des Fahrplanes, vornehmlich bei der Bemessung der nothwendigen Dauer des Aufenthaltes der Züge die sorgfältigste Beachtung, damit die ordnungsmässige Durchführung des Betriebes nicht erschwert wird.

4. Kreuzungen und Ueberholungen.

Falls auf einer Station das gleichzeitige Einfahren (Kreuzen) zweier Züge und demgemäss das Ueberschreiten des von dem einen der einfahrenden Züge zu benutzenden Gleises durch die Reisenden nothwendig sein sollte, um z. B. von dem Hauptperron nach dem Zwischenperron gelangen zu können, empfiehlt es sich, die Anordnung so zu treffen, dass der am Hauptperron haltende bezw. vorbeipassirende Zug vor dem auf den Nebenperron angewiesenen Zuge zur Einfahrt in die Station gelangt, da auf diese Weise die Sicherheit der Reisenden beim Ueberschreiten des fraglichen Gleises am zweckmässigsten gewahrt wird.

Bei eingleisigen Bahnen ist das Kreuzen der Züge auf den, dem allgemeinen Verkehre geöffneten Stationen — falls nicht besondere, ausschliesslich für den Betriebsdienst angelegte, sogenannte Kreuzungsstationen vorhanden sind — nicht zu vermeiden. Bei zweigleisigen Bahnen ist es jedoch aus naheliegenden Sicherheitsrücksichten zweckmässig, das Kreuzen der Züge auf der freien Strecke stattfinden zu lassen.

Bei den Ueberholungen von Zügen durch andere auf den Stationen sind die zu treffenden Anordnungen von den örtlichen Verhältnissen abhängig, wobei stets sorgfältig zu erwägen ist, dass die Sicherheit des Publikums und des Betriebes gewahrt bleibt. —

Die vorstehenden Erörterungen beschränken sich vielfach nur auf Andeutungen, welche im einzelnen zu weiteren Betrachtungen Veranlassung geben können; sie dürften indessen hinlänglich erkennen lassen, wie schwierig und umfangreich die vorliegende, nur einen Abschnitt aus dem grossen Gebiete des Eisenbahn-Betriebsdienstes bildende Frage sich unter Umständen gestalten kann, und wie weitgehende Anforderungen in dieser Beziehung an den Betriebsbeamten, welcher sich auf der Höhe der Zeit befinden soll, gestellt werden müssen. Die hier zu lösende Aufgabe ist gewiss von hohem Reiz, und wenn die Lösung vor einer strengen Kritik zu bestehen vermag, so dürfte sie kaum einen geringeren Werth beanspruchen als die wohlgelungene Arbeit eines Künstlers. Auch in den, auf dem Boden der Wirklichkeit thätigen Berufsklassen kann es sich ja um Kunstleistungen handeln und kann es unter Umständen zweifelhaft erscheinen, ob dem frei schaffenden Künstler, welcher häufig von der Wirklichkeit absehen darf, oder dem Verkehrsbeamten, welcher die letztere keinen Augenblick unbeachtet lassen darf und welcher an einem lebendigen, in fortwährender Umgestaltung befindlichen Organismus seine Kräfte einsetzen muss, die schwierigere Aufgabe obliegt. Mag auch auf den Verkehrsbeamten das bekannte Dichterwort: „Dem Mimen flicht die Nachwelt keine Kränze“ entsprechende Anwendung finden, während dem freien Künstler die Möglichkeit gewahrt ist, sich durch seine, über die Gegenwart hinaus geschaffenen Werke bei den nachgeborenen Geschlechtern zu verewigen — jedenfalls kann letzterer für sich den Vorzug in Anspruch nehmen, so recht mitten in dem Strome der Gegenwart zu stehen; und wenn er denselben, soweit es überhaupt seine Aufgabe ist, zu leiten und zu beherrschen versteht, so darf er sicherlich mit vollkommenster Befriedigung auf seine Arbeit blicken, freilich stets eingedenk des Wortes: „Der Lebende hat Recht!“

K—e.

Das internationale Eisenbahnrecht in Kriegszeiten.*)

Das Recht der Neutralen und die Eisenbahnen im Kriege.

Heutzutage sind die Eisenbahnen eines der Lebensorgane des grossen Europäischen Verkehrs. Die Wagen, die Lokomotiven, alles mit einem Worte, was den Fahrpark bildet, überschreitet unaufhörlich die Grenzen der verschiedenen Staaten. In dieser Beziehung ist es klar, dass die Grundsätze der Neutralität auch auf das Eisenbahnmaterial ihre Anwendung finden müssen.

Wir halten es für angezeigt, auf die sehr merkwürdige Seite dieser Frage einzugehen. Die Eisenbahnen sind das grosse Band, welches die Nationen verbindet, das materielle Organ ihrer Gemeinsamkeit, die grosse Bedingung ihres Wohlseins. Andererseits ist nicht zu leugnen, dass die Kriegs-

*) Wir bringen hiermit den Schlussartikel zu dem Referat aus dem sehr beachtenswerthen interessanten Memorandum des Herrn Professor Lorenz von Stein, welches in No. 81 fg. des vorigen Jahrgangs unserer Zeitung sich abgedruckt findet.

Die Redaktion.

gesetze bis zu einem gewissen Punkte die Funktionen dieses mächtigen internationalen Organismus stören; das Kriegsrecht birgt für dieses Hauptverkehrsmittel der Europäischen Civilisation eine noch grössere Gefahr wie bei der Schifffahrt in sich.

Die Lehre des Eisenbahnrechtes der neutralen Staaten im Kriege ist nicht allein eine einfache theoretisch zu lösende Frage, sondern von Europäischem Interesse und gemeinsam der Civilisation aller Völker. Ueber diesen Punkt wollen wir nicht auf allgemeine Diskussionen eingehen, wir glauben aber wenig Widerspruch zu erfahren, wenn wir das allgemeine Prinzip des Neutralitätsrechts der Eisenbahnen vom allgemeinen und civilisatorischen Gesichtspunkte aus behandeln wollen.

Gleichwie es unmöglich ist, das Kriegsrecht für die Eisenbahnen der Kriegführenden zu unterdrücken und nichtsdestoweniger der Eisenbahnverkehr als Gegenstand des Europäischen Interesses von grösster Bedeutung gelten muss, so darf man prinzipiell sagen, dass während des Krieges die Eisenbahnen der neutralen Staaten als der Organismus anzusehen ist, dem die neutralen und allgemeinen Funktionen der Eisenbahnen der Kriegführenden übertragen sind. Die neutralen Eisenbahnen werden so zu Repräsentanten des allgemeinen Friedens, selbst während lokaler Kriege, weil die Gemeinschaft des Lebens der Nationen ihre Funktionen nicht entbehren kann, d. h. wir betrachten die Immunität vor allem Kriegsrechte für die neutralen Bahnen als ein übereinstimmend von allen Mächten Europas anerkanntes Prinzip; denn diese Immunität allein kann vermöge der Funktion der neutralen Bahnen die Sicherheit und Immunität des Europäischen Verkehrs aufrechterhalten. Von dem Augenblicke der Kriegserklärung daher zwischen zwei Europäischen Mächten müssen die neutralen Bahnen die Funktion und das Recht der Eisenbahnen der Kriegführenden mit Rücksicht auf den allgemeinen Europäischen Verkehr übernehmen und das Prinzip dieser Neutralität wird zur Gewähr und zum Ausdruck für den Grundsatz, dass ein Krieg zwischen zwei Mächten niemals die Möglichkeit biete, die allgemeine Funktion der neutralen Bahnen Gesetzen und Rechten zu unterwerfen, welche durch den Krieg nur für die Bahnen der Kriegführenden Begründung finden. Das Recht der neutralen Bahnen hält auf diese Weise am Postrecht Europas fest; das Hauptinteresse der Civilisation verlangt, dass dieser Organismus niemals durch Streitigkeiten der Kriegführenden weder rücksichtlich der Personen, noch der Güter gestört werde und während der postalische Betrieb derartig geschützt ist, so muss dies ebenso für den allgemeinen Verkehr der Personen und Güter auf den neutralen Bahnen der Fall sein.

So glauben wir, dass es nachgerade eines der grossen Prinzipien des Völkerrechtes sein muss, dass die neutralen Bahnen sich des Rechts der Neutralität mit ihrem ganzen Rollmaterial und zwar sogar innerhalb der Grenzen der Kriegführenden erfreuen, da diese Neutralität die einzige Gewähr für den freien Verkehr der Völker und für alle nicht besonders den Krieg betreffenden Interessen der Staaten bietet.

Es scheint endlich klar, dass dieses Europäische Nationalitätsrecht der Eisenbahnen erst in dem Augenblicke wirksam wird, wo das Rollmaterial dieser Bahnen die Grenzen einer der kriegführenden Parteien überschreitet und andererseits das Recht enthält, ohne Widerstand die Grenzen zu überschreiten, soweit diese Züge nach den für den Betrieb vorgeschriebenen und durch die Direktionen veröffentlichten Vorschriften (öffentliche Zug- und Fahrordnung) verkehren.

Uebrigens hindert der Vorzug, den dieses System der Neutralität der neutralen Bahnen hat, was das Rollmaterial und den Verkehr betrifft, welcher auf der Nothwendigkeit der Kommunikationen für alle möglichen Bedürfnisse der Nationen gegenüber dem Kriege zwischen den Staaten beruht, nicht, dass dieser Fahrpark und das neutrale Betriebsmaterial auch für die Interessen der Kriegführenden gebraucht werden kann. Man muss zugeben, dass es neben dem allgemeinen Prinzipe auch noch Ausnahmen gibt. Eben auf diesen Ausnahmen beruht das, was wir das Sonderrecht der neutralen Eisenbahnen im Kriege nennen, d. h. dass nach unserer Auffassung jede Frage des Kriegsrechtes der neutralen Eisenbahnen auf dem Systeme der Ausnahmen von ihrer Neutralität innerhalb des Landbereiches der Kriegführenden beruhe. Wenn man mit diesem Hauptausgangspunkte für den Aufbau eines Systems des internationalen Eisenbahnkriegsrechtes im Klaren, so glauben wir, dass man auch bald die folgenden Konsequenzen zugeben wird, umsomehr, als diese Konsequenzen in voller Uebereinstimmung mit dem allgemeinen Prinzipe der Neutralität sind, wie wir es darstellten.

Man muss zugeben, dass jede neutrale Bahn ihre Neutralität blossstellt und verliert, soweit und von dem Momente an, wo sie ihre vollkommen friedliche Verkehrsfunktionen verlässt und dem einen oder andern Theile der Kriegführenden als Kriegsmittel dient.

Weil nun diese Dienste auf zweierlei Art geleistet werden können, theilt sich das Sonderrecht in zwei Theile: Einerseits können dieselben nämlich durch den Fahrpark der neutralen Bahnen, andererseits aber durch das, was wir ihre Ladung nennen, geleistet werden. Wir wollen versuchen diese Regeln zu formuliren, welche man nach unserer Auffassung an die beiden Fälle des Bruches der absoluten Neutralität der neutralen Eisenbahnen auf den Landbereich der Kriegführenden anzuwenden hat.

A. Das Kriegsrecht des Rollmateriales der neutralen Eisenbahnen.

Das Kriegsrecht der neutralen Eisenbahnen, insofern es für das Rollmaterial besteht, betrifft nicht die Ladung der Züge und Wagen. Wenn diese Ladung in Kriegsmitteln besteht, so sind die Regeln des nächstfolgenden Kapitels darauf anzuwenden. Wenn man zwischen Rollmaterial und Ladung scheidet, scheint es leicht, die Hauptpunkte dieser Regeln festzuhalten.

I. Das Recht der Neutralität, das auf der Europäischen Funktion der neutralen Bahnen basirt ist, komprimittirt, sobald der neutrale Zug willkürlich seine durch den offiziell veröffentlichten Fahrplan (Fahrordnung) ihm vorgeschriebene Richtung verlässt; denn es ist nur diese regelmässige Zugbewegung, welche im Anschluss an die Züge der anderen Nationen ihm den Charakter eines Europäischen Verkehrsmittels verleiht, in welcher Eigenschaft allein er als neutral innerhalb der Grenzen des Landes der Kriegführenden gelten kann. Sobald der Zug von seiner veröffentlichten Fahrordnung abweicht, ohne durch den Kriegführenden gezwungen zu sein, so ist er als verdächtig zu betrachten und unter die Direktion der Kriegführenden zu stellen, wenn er nicht beweist, zur Aenderung seiner Richtung gezwungen zu sein.

II. Jeder neutrale Zug, welcher einem Kriegführenden, sei es theilweise oder ganz, für die Kriegsgegenstände oder Lebensmittel zur Verfügung gestellt ist, ohne durch die bewaffnete Macht des Kriegführenden dazu gezwungen zu sein, verliert den Charakter der Neutralität und wird nach den oben dargestellten Regeln über die Eisenbahnen der Kriegführenden als zum Kriegführenden gehörig betrachtet. Wohl ist es sehr schwierig für den neutralen Zug, wenn er durch einen Kriegführenden zum Dienste gezwungen ist, den Nachweis des Zwanges zur Aenderung der Richtung oder zur Leistung eines Kriegsdienstes zu führen, und der Gegner muss dann beim Beweise solch höherer Gewalt dem neutralen Zuge die Freiheit der Fahrt wiedergeben, wobei der Kriegführende verpflichtet ist, dem von ihm gezwungenen Zuge Schadenersatz zu leisten.

III. Die Krankenzüge werden stets als neutrale betrachtet und behandelt, gleichviel, welche Richtung sie nehmen, auch wenn sie zu befestigten Punkten des Feindes fahren.

IV. Aus alledem folgt, dass die neutralen Züge prinzipiell stets die freie Zufahrt in das Land der Kriegführenden haben, sobald die Ankunft und Weiterfahrt eines solchen Zuges innerhalb der ordnungsmässig veröffentlichten Fahrordnung der betreffenden Bahn bleibt. Diese Fahrordnung wird daher für die neutralen Bahnen nicht durch die Kriegserklärung aufgehoben; wenn indessen der Kriegführende es für nöthig hält, kann er eine neue Zugordnung eintreten lassen; diese neue aber muss durch eine Verordnung gehörig veröffentlicht werden.

V. Die Konsequenz dieser Regel ist, dass ein Recht der Blokade, analog dem See-Blokaderecht, für die Züge der neutralen Eisenbahnen weder wirklich noch auf dem Papiere möglich ist. Die Kriegserklärung ändert nichts an dem Verkehre zwischen den Zügen der Neutralen und der Kriegführenden, soweit es sich nicht um die Ladung handelt, von welcher wir sogleich sprechen wollen. So existirt das Prinzip und das Recht der Verletzung der Blokade nicht für die neutralen Züge, es gibt indessen eine Ausnahme dieser allgemeinen Regel. Wenn eine bewaffnete Macht einen festen Platz belagert, so gilt diese Unterbrechung des Zugverkehrs sowohl für die Züge der Neutralen als für die der Kriegführenden, und die Verletzung einer solchen Blokade auf dem Lande durch einen neutralen Zug wird die Konfiskation desselben nach den Kriegsgesetzen mit sich führen.

VI. Wenn ein Zug aus Wagen der Neutralen und Kriegführenden zusammengesetzt ist, so muss der Kriegführende aus einem solchen Zuge die Wagen ausscheiden und dem Neutralen das ihm gehörende Material übergeben.

VII. Wenn endlich ein Kriegführender einen neutralen Zug zwingt, ihm Zugdienste für direkte oder indirekte Bedürfnisse zu leisten, so darf der Neutrale den Besetzenden, abgesehen von dem Schadenersatz, der immer aufrecht bleibt, zur Rechenschaft über ein solches Vorgehen auffordern. Und wenn ein Kriegführender einen neutralen Zug oder neutrales Zugmaterial in Beschlag nimmt, welches in eben der Weise vom anderen Kriegführenden besetzt und verwendet ist und ihm ein solcher Zug in die Hände fällt in dem Augenblick, wo er dem Gegner Kriegsdienste leistet, so muss er nichtsdestoweniger neutrale Züge und Wagen dem neutralen Staat zurückstellen, es sei denn, dass dieser einem Kriegführenden Vorschub geleistet habe. Wenn dagegen ein neutraler Staat aus freien

Stücken seine Züge einem Kriegführenden zur Verfügung stellt, dann handelt es sich nicht mehr um die Neutralität des Staates selbst und es ist nicht zweifelhaft, dass eine solche Verfügung selbst einen Bruch der allgemeinen Neutralität mit allen Konsequenzen bedeutet.

Die Anwendung dieser Regeln, welche wir für die hauptsächlichsten halten, wird eine Reihe von besonderen Fragen mit sich führen; hier soll es genügen, dieselben als die Ausgangspunkte für die äussere Entwickelung dieses Theiles des Kriegsrechtes zu bezeichnen, umsomehr, als der nun folgende Theil für die Praxis viel heiklere Unterscheidungen enthält, welche zugleich aber auch den Abschluss des von uns bisher Gesagten bilden sollen.

B. Das Kriegsrecht der Ladung der neutralen Eisenbahnen.

Wenn das Recht der neutralen Bahnen mit Rücksicht auf ihren Fahrpark an sich und ohne die Ladung gedacht, nach dem was wir gesagt haben, klar zu sein scheint, so gestaltet sich die Frage nach der Ladung der neutralen Züge und Wagen, sobald sie in ein kriegführendes Land eintreten, viel verwickelter.

Wir verstehen unter der Ladung eines Zuges oder Wagens im Sinne des Seerechtes alles, was eine Bahn nicht allein für das eigene Bedürfniss, wie z. B. Steinkohlen, sondern auch nach dem Frachtbriefe seiner Bestimmung entgegenführen soll. Diese Ladung kann allgemeine Konsumtionsartikel als Handelsartikel, dann auch Kriegsartikel als Kriegskontrebande führen. Indem wir die Frage nach dem oben betonten Unterschiede zwischen dem Rollmaterial der Staatsbahnen und der Privatbahnen der beiden Kriegführenden zu beantworten suchen, glauben wir prinzipiell annehmen zu dürfen, dass, sobald der Zug oder Wagen der Privatbahn eines Kriegführenden Kriegskontrebande führt, derselbe den Charakter des Privateigenthums gegenüber der bewaffneten Macht des Gegners verliert und gleich einem Staatsbahnwagen mit Beschlag belegt werden kann.

Wenn es sich indessen um das Rollmaterial einer neutralen Macht handelt, so entsteht die Frage, ob das allgemeine Prinzip der Neutralität des Rollmaterials eine Kriegskontrebande innerhalb der Grenzen des Kriegführenden zu befördern erlaubt, oder ob, mit andern Worten, der Charakter des neutralen Rollmaterials die Unverletzlichkeit für jede Ladung ohne Unterschied mit sich bringt.

Nach Analogie des Seerechtes bleibt daher die Frage: ob das allgemeine Prinzip „die Flagge deckt die Ladung“ auf das Rollmaterial neutraler Züge innerhalb der Grenzen eines Kriegführenden anzuwenden ist?

Das ist klar, dass, nach Analogie des Seerechtes, für die Bahnen und ihren Fahrpark, die Aufschriften an den Wagen, welche ihre Nationalität konstatiren, die Stelle der Flagge vertreten, und dass die Transporturkunden, Frachtbriefe in der Hand des Zugführers dieselbe Sache wie die Urkunden und Frachtbriefe des Schiffes bezeichnen. Ausserdem wissen wir aber wohl, dass für eine Eisenbahn das Prinzip der absoluten Europäischen Neutralität als Regel für das internationale Recht und anerkannt für bestimmte Meere und Kanäle nicht besteht. In jedem Falle ist es nicht möglich, einfach das Seekriegsrecht auf die Eisenbahnen anzuwenden. Denn das Schiff, das den Hafen verlässt, tritt in ein Meeresgebiet ein, welches keinem bestimmten Staate gehört, während das Rollmaterial einer Eisenbahn stets in einem neutralen oder kriegführenden Lande sich befindet. Das Schiff auf seiner Seefahrt ist nothwendig den Gesetzen des Staates unterworfen, dem es angehört, denn sonst hätte es gar kein Recht. Man pflegt dies mit dem Satze auszudrücken: „dass jedes Schiff ein Theil des Landes seiner Nation sei.“ Wenn man der Bedeutung dieses Satzes aber näher nachforscht, so findet man, dass diese Identität des Schiffes mit dem Territorium seines Landes allein bedeutet, dass sein Staat ihm einen Theil seiner Gesetzgebung und Polizeigewalt über die Bemannung anvertraut hat; in jeder anderen Hinsicht ist das Schiff in derselben Lage wie eine andere bewegliche Sache.

Jede fremde Sache muss als Theil des Landes ihrer Nationalität im weitesten Sinne des Wortes gelten; nur dass die Schiffe im Meere eine Organisation und einen Theil der ihnen wegen der Absonderung anvertrauten Polizeigewalt besitzen (übertragener Wirkungskreis für Gericht und Polizei). Durch alles internationale Recht ist es daher angenommen, dass Mannschaft und Sachen auf dem Schiffe der Kompetenz des Kapitäns, die Sachen auf dem Festlande der Kompetenz der Jurisdiktion und der Polizeigewalt des Landes, wo sie sich befinden, unterstellt sind. Unter diese Kategorie von Sachen müssen wir nun die ausländischen Züge und Wagen auch zählen. Daher bildet das Schiff auf der See, welches sich in keinem Landbereiche befindet, mit seiner Polizei- und Gerichtsbarkeit einen Theil der Polizei und Gerichtsbarkeit des Landes seiner Nation, während die fremde Sache — hier das neutrale Rollmaterial — unter der Kompetenz der Gerichtsbarkeit und der Polizei jedes Landes steht, welches dasselbe durchfährt, obgleich das Eigenthumsrecht des Fremden an der Sache unberührt bleibt.

Der Kriegführende, welcher ein Land seines Gegners besetzt, wird als der Nachfolger des letzteren während des Zeitraumes der Besetzung für alle Rechte der Gerichtsbarkeit und Polizei angesehen, zum wenigsten was die Kriegsmittel betrifft. Oder, da das Wort der Kriegskontrebande niemals andere Sachen als die Kriegsmittel während der Beförderung bedeutet, so folgt daraus, dass die durch die neutrale Eisenbahn beförderten Kriegsmittel Objekte der Gerichtsbarkeit und Polizei des Landes sind, welches sie durchfahren oder des dasselbe besetzenden Kriegführenden.

Sobald ein neutraler Zug oder Wagen ausserhalb der Grenzen des eigenen Landes in dasjenige eines Kriegführenden Kriegsmittel führt, so ist er der Gerichtsbarkeit und Polizei des besetzenden Kriegführenden unterworfen.

Der Thatbestand, dass neutrales Rollmaterial einem dritten Staate gehört, kann an dem Rechte der Ladung dieses neutralen Rollmaterials nichts ändern. Selbst in Friedenszeiten hat ein jeder Staat das Recht der Gerichtsbarkeit über die Ladung eines Zuges, wie beispielsweise betreffs der Epidemien, des Transportes explodirbarer Stoffe u. s. w. Wir ersehen nicht, wie ein Zweifel über die Anwendung des Namens der „Kriegskontrebande“ auf unerlaubte Ladungen des neutralen Rollmaterials entstehen könne, da sogar in Friedenszeiten jede Art von Sachen, die Theile einer Zugladung sind, der Polizeivorschrift des Staates unterliegen, den er befährt.

Das Prinzip des Seerechtes „die Flagge deckt die Ladung“ ist demnach auf das Rollmaterial neutraler Bahnen nicht anwendbar; oder, um auf unsere obigen Ausführungen zurückzukommen, das Prinzip der Neutralität des Rollmaterials erstreckt sich nicht auf die Ladung. Die Kriegsmittel sind Kriegskontrebande auch in den Zügen und Wagen neutraler Bahnen.

Wir kennen wohl den Ernst der Konsequenzen dieser Regel. Wir brauchen hier nicht zu prüfen, was man als Kontrebande zu betrachten hat. Wir beschränken uns darauf, zu sagen, dass ein Theil dessen, was mit diesem Worte bezeichnet, gewiss dazu gehört; es sind alle Sachen, welche ihrer Natur nach zum Kampfe gegen die bewaffnete Macht dienen. Ein anderer Theil, der nicht zum Kampfe selbst dient, sondern erst einer bestimmten Arbeit gebraucht, um als Kriegsmittel zu dienen, kann fast nie festgestellt und definirt werden; es gibt, um diese Grenzen zu bestimmen, bis jetzt fast nur Repressalien im einzelnen Falle. Für unsere besondere Frage konstatiren wir einfach, dass, während eine Sache in der Kategorie der Kriegskontrebande durch ihre Natur oder die Erklärung des Kriegführenden einbegriffen wird, die Konsequenzen für die Ladung des neutralen Zuges immer dieselben sein werden. Und wir glauben am besten unsere Darstellung schliessen zu können, indem wir so kurz als möglich diese Konsequenzen zu formuliren suchen.

Die erste ist, auch für neutrale Züge, dass der Kriegführende stets das Recht der Untersuchung (right of search, droit de recherche) der Ladung hat, nicht allein in seinem eigenen Lande, sondern auch in allen von seiner bewaffneten Macht besetzten Theilen des gegnerischen Landes. Nur verlangt die grosse Bedeutung der Funktion der neutralen Bahnen, dass die Nachsuche im gegebenen Falle nur mit gutem Vorsatze und in einer Weise ausgeführt werde, welche den Betrieb des neutralen Rollmaterials und den Anschluss der Züge möglichst wenig stört.

Wir glauben nicht, dass die von Amtswegen geschehene Plombirung des Wagens einer neutralen Bahn das Recht verleiht, den Wagen der Nachsuche zu entziehen, denn das System der Plombirung kann thatsächlich alles Kriegsrecht für die neutralen Bahnen illusorisch machen; und der Missbrauch würde das Recht selbst unmöglich machen, so nothwendig und vernünftig dasselbe auch sein möge.

Die zweite Konsequenz hängt von der Frage ab, ob das Rollmaterial einer neutralen Bahn, dem in der That der Transport von Kriegskontrebande nachgewiesen ist, und ob dessen Zug und zum mindesten die Wagen, in welchen Kontrebande gefunden wurde, als Prisen abgeurtheilt werden können und dürfen. Hier müssen wir eine Unterscheidung machen. Der neutrale Zug als ein Theil des Ganzen des allgemeinen Verkehrorganismus zwischen allen Nationen darf nicht dem Rechte der Beschlagnahme unterworfen werden; die Wagen aber, in welchen sich die Kontrebande vorfindet, dürfen als Prisen betrachtet und beschlagnahmt werden.

Doch erscheint der blosse Verlust einiger Wagen ein sehr ungenügender Ersatz gegenüber der Gefahr, welcher ein solcher Neutralitätsmissbrauch neutraler Züge nicht allein für den Kriegführenden, sondern vor allem für die Aufrechthaltung der Europäischen Neutralität neutraler Züge mit sich bringt, auf welchen der Verkehr zwischen allen Nationen beruht, wenn zwei Mächte sich im Kriege befinden, und wir glauben nicht

dass die Anwendung des Prisenrechts auf Kontrebande führende neutrale Wagen noch genugsam einen Vorgang verhindern könne, welcher auf die Länge des allgemeinen Prinzips der Neutralität neutralen Rollmaterials kompromittiren könnte. Wir glauben vielmehr, dass die strenge Beobachtung der Neutralität der Eisenbahnen immer noch viel kräftigere und wirksamere Gewähr fordert, ohne gleichzeitig die Funktion der internationalen Züge zu stören. Es scheint uns gerecht, dass in diesem Falle der Eigenthümer der neutralen Bahn, dessen Zug einen solchen Bruch der allgemeinen Neutralität begeht, welche ihm ein so grosses Vorrecht verleiht, durch eine hohe Geldstrafe, deren Höhe dem Werth des ganzen Zuges gleichkommen möge oder auch durch die besondere Entscheidung bestraft werde, dass das gesammte Rollmaterial der neutralen Eisenbahn, welche Kriegskontrebande auf dem Grund und Boden eines Kriegführenden befördert hat, künftighin aus der allgemeinen Neutralität der neutralen Bahnen ausgeschlossen sein solle. Die Strafe, welche ein solcher Ausschluss für die neutrale Bahn mit sich bringt, wird hart genug sein, um einen Bruch der Neutralität und den Transport von Kriegskontrebande zu verhüten, ohne wesentlich die internationale Kommunikation, welche auf dem Verkehre der neutralen Bahnen beruht, zu stören.

Jedenfalls muss es den Kriegführenden erlaubt sein, alle neutralen Züge, welche das eigene oder das besetzte Land durchfahren, soweit sie es für nothwendig halten, durch Angestellte, Offiziere oder auf andere Weise zu beaufsichtigen, nur darf diese Aufsicht ohne begründete Ursache nicht die Ordnung und die Durchfuhr des neutralen Zuges verhindern.

Tragbare Eisenbahnen.

Am 15. August d. J. hat in Lundenburg eine Wanderversammlung des Oesterreichischen Reichsforstvereines stattgefunden, bei welcher Gelegenheit auch eine Ausstellung für Feld- und Waldeisenbahnen veranstaltet worden ist. Auf derselben waren folgende fünf Firmen vertreten: Koppel (Berlin), Lehmann & Leyrer (Wien), Spalding (Jahnkow in Pommern), W. A. Stone (Prag) als Generalvertreter von Dolberg (Berlin) und Studier (Wien und Berlin). Einer in No. 37 der „Wochenschrift des Oesterreichischen Ingenieur- und Architektenvereines“ durch Herrn Alfred Birk veröffentlichten und durch zahlreiche Zeichnungen erläuterten Besprechung dieser Ausstellung entnehmen wir die nachstehenden Angaben.

Die genannten Aussteller verwenden für die in Rede stehenden Bahnen Vignolschienen aus Stahl, deren Querschnitt jedoch sehr verschieden ist, und deren Gewicht sich zwischen 3,4 und 8,0 kg für das laufende Meter bewegt. Für Gruben- und Fabrikbahnen mit leichteren Transportgegenständen empfehlen Lehmann & Leyrer die Hoffmann'sche Winkelschiene für doppelte Spurkranzräder, von welcher das laufende Meter 2,2 kg wiegt und welche bei Wagen mit zwei Achsen 500 kg, bei Wagen mit vier Achsen 1000 kg tragen kann. Der in neuerer Zeit sich mehr und mehr Bahn brechenden Auffassung, dass es mit Rücksicht auf die Schmiegbarkeit des Gleises vortheilhafter ist, die einzelnen Joche nicht zu lang herzustellen, entspricht am meisten das System von Stone. Die Joche desselben sind nur mit einer sogenannten Stossschwelle konstruirt, während am entgegengesetzten Ende behufs Festhaltung der Spurweite eine hölzerne oder eiserne Stange angebracht ist. Die Verbindung der Joche erfolgt durch Haken, welche beim Verlegen selbstthätig hinter Zapfen greifen.

Für Bahnen, welche längere Zeit benutzt und mit Lokomotiven betrieben werden sollen, erscheint das System von Lehmann & Leyrer geeignet, bei welchem die einzelnen Joche durch die sogenannte Taschenverbindung mit Bajonnetverschluss mit einander gekuppelt werden.

Bei den Weichen tragbarer Bahnen ist es ein Hauptderforderniss, dieselben an jeder Stelle des Gleises rasch verlegen zu können. Dieser Bedingung entsprechen am besten die sogenannten Kletterweichen, bei welchen das Nebengleis über dem Hauptgleise liegt, so dass letzteres nicht unterbrochen wird, während kurze Anlaufstücke, welche auf den Hauptschienen aufliegen, das Ansteigen der Fahrzeuge vom Haupt- zum Nebengleise vermitteln. Die Systeme der Aussteller sind in dieser Hinsicht sehr verschiedenartig. Besondere Beachtung verdienen die selbstthätigen Sicherheitsweichen von Stone und Studier.

Die ausgestellten Betriebsmittel zeichneten sich durch eine, bei grösster Einfachheit, vielseitige Verwendbarkeit, grosse Sorgfältigkeit des Baues, bedeutende Tragfähigkeit und Dauerhaftigkeit aus. Zu erwähnen ist das dreirädrige Velociped von Koppel, welches mittelst der Hände und Füsse ohne Anstrengung mit grosser Geschwindigkeit bewegt werden kann.

Zum Verladen von Baumstämmen benutzen Stone und Studier bewegliche Krahne, Spalding je 2 Wagenwinden. Als Grundsatz für solche Hebe- bezw. Aufladevorrichtung muss gelten, dass dieselben von einem, höchstens von zwei Arbeitern bedient werden können, dass sie grosse Tragfähigkeit besitzen, dass das Gleis unter dem gehobenen Baumstamme bei vollkommener Sicherheit der Arbeiter ungehindert verlegt werden kann; und dass sich die ganze Handhabung überhaupt leicht, rasch und sicher vollzieht. Studier hatte auch eine Abladevorrichtung für Baumstämme ausgestellt.

Zur Vermeidung von Unterbauarbeiten bei der Verlegung der tragbaren Bahnen bedient man sich u. a. tragbarer Brücken, für welche bisher das System Eiffel und das System Cottrau bekannt geworden ist. Beiden liegt das Prinzip der Gitterträger zu Grunde. Solche Brücken müssen, um den an sie gestellten Forderungen genügen zu können, folgende Bedingungen erfüllen: Die Anzahl der verschiedenen Einzeltheile, aus welchen die Brücke zusammengesetzt wird, muss eine möglichst geringe sein; das Gewicht der Einzeltheile muss so klein sein, dass sie leicht befördert und gehandhabt werden können; das Gesammtgewicht der Brücke muss so klein sein, als es die Grösse der Belastung und die Beanspruchungsgrenze für das verwendete Material gestatten; die Einzeltheile müssen einen Wechsel in der Länge der Brücke innerhalb nicht allzu enger Grenzen gestatten; die Aufstellung muss sich einfach und ohne Gefahr für die Arbeiter bewirken lassen.

Auf Grund der bisher an ausgeführten tragbaren Bahnen gemachten Erfahrung darf behauptet werden, dass durch die vermittelst derselben erzielten Ersparnisse an Transportkosten das Anlagekapital nicht allein angemessen verzinst, sondern auch in kürzester Zeit amortisirt wird.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die zum Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirke — rechtsrheinischen — zu Köln gehörige, 39,7 km lange Oberwesterwaldbahn Hachenburg-Westerburg-Hadamar, ferner die zum Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld gehörige, dem unbeschränkten Verkehr dienende, 6 km lange Strecke Wanne-Riemke, sowie die nur für den Güterverkehr bestimmte, 2,1 km lange Fortsetzung dieser Strecke von Riemke nach Präsident und die bei der Blockstation Prinz von Preussen für den Güterverkehr hergestellte Verbindung zwischen der Strecke Langendreer B. M.-Bochum B. M. des Direktionsbezirks Elberfeld und der Strecke Prinz von Preussen-Bochum Rh. des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), endlich die zum Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirke — linksrheinischen — zu Köln gehörige, 18,93 km lange Neubaustrecke Prüm-Bleialf (sämmtlich am 1. d. Mts. eröffnet) sind nach Mittheilungen der geschäftsführenden Direktion als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Antrag auf Zurechnung schmalspuriger Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion hat den Antrag der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen auf Zurechnung der am 1. d. Mts. eröffneten, 10,9 km langen schmalspurigen Strecke Potschappel-Wilsdruff zu den Vereins-Bahnstrecken der Kommission für das Vereins-Statut zur Prüfung und Begutachtung überwiesen.

Verzeichniss gleichnamiger Stationen. Zu dem „Verzeichniss der Stationen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung“ hat die geschäftsführende Direktion den VIII. Nachtrag ausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4388 vom 29. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 4390 vom 28. v. Mts. an die Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 4415 vom 29. v. Mts. an die Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 4425 vom 30. v. Mts. an die Mitglieder der Kommission für das Vereins-Statut, betreffend Antrag auf Zurechnung schmalspuriger Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 4436 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 3. d. Mts.).

No. 4457 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss gleichnamiger Stationen (abgesandt am 4. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

30. Sitzung der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Ueber die Verhandlungen und Beschlüsse der Tarifkommission geht uns folgender offizieller Bericht zu:

In der am 25./27. September d. J. unter Betheiligung des Ausschusses der Verkehrsinteressenten in Berlin abgehaltenen 30. Sitzung der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen sind nachstehende Gegenstände zur Verhandlung gekommen:

1. Die Anträge auf Aufnahme verschiedener in den Lokaltarifen der Preussischen bezw. Sächsischen Staatsbahnen vorhandener zusätzlicher Bestimmungen zum Betriebsreglement und von speziellen Tarifvorschriften in den Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, wurden fast durchweg nach den Vorschlägen der zur Prüfung der Anträge eingesetzt gewesenen Subkommission angenommen. 2. Der Antrag auf Feststellung einheitlicher Grundsätze für die Herstellung von Spezialwagen übernormaler Grösse wurde einer Subkommission zur Vorberathung überwiesen. 3. Die nachstehenden, im Verzeichniss der sperrigen Güter aufgeführten Artikel: Abfall von Stuhlrohr, Bast- und Palmblätterabfälle, Binsen, Cigarrenkistchen, Figuren von Gips und Holz, Käfige, Kannen, Koffer, Särge, Spreu wurden mit Rücksicht auf ihre geringe Bedeutung für den Verkehr gestrichen und die einzelnen Artikel, soweit sie nicht unter die Holzwaaren des Spezialtarifs II fallen, in den Spezialtarif III besonders aufgenommen. 4. Hüte, in Kisten mit Metalleinsatz verpackt, sollen für die Folge nicht als sperrig behandelt werden. 5. Der Antrag, Pflanzendaunen unter die sperrigen Güter aufzunehmen, wurde abgelehnt. 6. Die Positionen Betten und Bettfedern im Verzeichniss der sperrigen Güter bezw. im Spezialtarif I sind deklaratorisch ergänzt worden. 7. Der Artikel Holzwolle wurde in den Spezialtarif III aufgenommen. 8. Der beantragten Aufnahme von Palmblättern in den Spezialtarif II wurde die Zustimmung versagt. 9. Die Beförderung von leeren gebrauchten Bierfässern in Spezialwagen unter Frachtberechnung zu den Sätzen des Spezialtarifs III für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 1 000 kg pro Sendung, wurde zugestanden. 10. Der Antrag auf Aenderung der Tarifbestimmung, betr. die Haftpflicht der Eisenbahnen bei dem durch Arbeiter der Eisenbahn bewirkten Auf- und Abladen von Wagenladungsgütern, wurde der Subkommission zur Ausarbeitung eines einheitlichen Nebengebührentarifs behufs Vorberathung überwiesen. 11. Der Antrag, raffinirten Zucker in den Spezialtarif I zu versetzen, wurde abgelehnt. 12. Die Position „Zucker zum Export" des Spezialtarifs I wurde dahin deklarirt, dass Milchzucker zum Export nicht dahin zu rechnen sei. 13. Zur Begegnung von Ansprüchen auf Berechnung der Fracht nach Spezialtarif I für bearbeitete Tabaksrippen ist die betr. Position des genannten Tarifs mit entsprechendem Zusatz versehen worden. 14. Die Position Holzessig des Spezialtarifs I ist durch Ausschliessung der Essigsäure von der Frachtberechnung nach dem genannten Tarif entsprechend deklarirt worden. 15. Façoneisen soll für die Folge auch dann nach Spezialtarif II tarifirt werden, wenn es verzinnt ist. 16. Schienenbefestigungsgegenstände sollen, auch wenn sie zur Schienenbefestigung nicht bestimmt sind, ebenso Eisen- und Stahldraht in Bündeln für die Folge nach Spezialtarif II tarifiren. 17. In den Spezialtarif II wurde aufgenommen Bleisulfat (schwefelsaures Bleioxyd, Bleivitriol), unreines, feucht, getrocknet oder geröstet, nicht gemahlen. 18. In den Spezialtarif III wurden „Hörner von Rindvieh, Hammeln oder Ziegen mit anhaftendem Schlauch (Hornkern), rohe, frische" aufgenommen. 19. Der Artikel Leimkalk (Leimkäse) wurde unter die Düngemittel des Spezialtarifs III eingereiht. 20. In denselben Tarif wurde Naphtalin, rohes, auch gepresstes, aufgenommen und der Position „Naphtalin" des Spezialtarifs II eine hierdurch bedingte anderweite Fassung gegeben. Der Antrag, reines sublimirtes Naphtalin aus dem Spezialtarif II in die allgemeinen Wagenladungsklassen zu versetzen, wurde abgelehnt. 21. Die Anträge, Petroleumrückstände mit einem spezifischen Gewicht von mindestens 0,930, undestillirt und ungereinigt, in den Spezialtarif III zu versetzen, wurde abgelehnt. 22. Ricinuskuchen und Ricinuskuchenmehl wurden in die Düngemittel des Spezialtarifs III eingereiht. 23. Die Frachtberechnung für Fahrzeuge, welche durch die Seitenthüren eines bedeckt gebauten Wagens verladen werden können, wurde dahin geändert, dass dieselben auch im beladenen Zustande als sperriges Gut zu behandeln sind. 24. Der Antrag auf Einführung von einheitlichen Bestimmungen über die Beförderung und Tarifirung von einzelnen Stücken Vieh wurde einer Subkommission zur Vorberathung überwiesen. 25. Die Frage, ob eiserne oder hölzerne Sackkarren, Schiebekarren und Kinderschlitten gleich den Fahrzeugen als sperriges Gut zu behandeln sind, wurde verneint. 26. Der Tarifbestimmung über die Rückbeförderung der den Versendern gehörenden Ladungsutensilien wurde eine präzisere Fassung gegeben. 27. Die Tarifbestimmung über gebrauchte Emballagen wurde in einigen Punkten ergänzt. 28. In der Position Oelkuchen des Spezialtarifs II wurde die am Schlusse befindliche Bemerkung „Rückstände von der Oelgewinnung" als überflüssig und zu Zweifeln Anlass gebend gestrichen. 29. Der Antrag, Feueranzünder in den Spezialtarif II aufzunehmen, wurde abgelehnt. 30. In der Position Zinkgekrätz des Spezialtarifs III wurde der in Parenthese befindliche Zusatz „unreines Zinkoxyd" gestrichen.

Die vorstehenden Beschlüsse unterliegen der Beschlussfassung der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen.

Eisenbahnverstaatlichung in Preussen.

Verschiedene Blätter, schreibt die „N. Allg. Ztg.", bringen Notizen über Verhandlungen, welche zwischen der Staatsregierung und Delegirten derjenigen Privatbahnen, deren Verstaatlichung augenblicklich im Gange, gepflogen worden sind. Es werden daran Bemerkungen über Aeusserungen geknüpft, welche bei den Verhandlungen angeblich seitens eines der Ressortminister — des Ministers der öffentlichen Arbeiten — gefallen sein sollen. Wir sind dem gegenüber in der Lage und halten es nicht für überflüssig zu konstatiren, dass an jenen Verhandlungen kein Minister persönlich theilgenommen und ebenso, dass insbesondere auch der Minister der öffentlichen Arbeiten mit keinem der Delegirten der Bahnen überhaupt eine Unterredung gehabt hat. Die Besprechungen haben vielmehr, wie in früheren Fällen, lediglich zwischen Kommissarien der beiden Ressortminister — der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen — und den Bahndelegirten stattgefunden.

Ferner bemerkt der „Berliner Actionär": Wir erfahren wiederholt aus zuverlässiger Quelle, und betonen es gegenüber anderen Nachrichten, dass den hier erschienenen Vertretern von Privatbahnen bei den eingeleiteten Verhandlungen durch die Regierung kein Zweifel gelassen worden ist, es seien die finanziellen Bedingungen des Staatsankaufs nicht diskutabel, sondern von den bevorstehenden Generalversammlungen entweder einfach anzunehmen oder pure abzulehnen. In gleicher Weise werden jene Deputationen beschieden werden, die vielleicht noch nach hier kommen sollten. Auch ist keine Unklarheit mehr darüber, dass die Regierung bei ihren Angeboten nur die bisher ausgegebenen Aktien im Auge gehabt hat, die von der Generalversammlung oder den Gesellschaftsorganen eben beschlossenen Neuemissionen sind dagegen umsomehr unberücksichtigt geblieben, als diese Ausgaben — wenigstens im Fall der Aachen-Jülicher Bahn — noch nicht einmal staatlicherseits genehmigt worden sind.

Preussische Staatsbahnen: Personalnachrichten.

Der Regierungsbaumeister Schulte in Berlin ist zum Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor ernannt; demselben ist unter Versetzung nach Graudenz die Stelle des Vorstehers der Eisenbahn-Bauinspektion I daselbst verliehen worden.

Versetzt sind: der Geheime Regierungsrath Jaedicke, bisher in Berlin, als Mitglied an die Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrh.) in Köln; derselbe ist zugleich mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Dirigenten der Abtheilung III bei dieser Direktion betraut worden, der Geheime Regierungsrath Grapow, bisher in Köln, als Mitglied an die Königliche Eisenbahndirektion in Berlin, der Regierungs- und Baurath Kottenhoff, bisher in Essen, zur Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes an die Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrh.) in Köln, der Regierungs- und Baurath Hassenkamp, bisher in Düsseldorf, zur Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes an die Königliche Eisenbahndirektion in Magdeburg, der Baurath Brennhausen, bisher in Stettin, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt (Direktionsbezirk Köln, rechtsrh.) in Essen, die Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren Heinrich, bisher in Oppeln, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt (Berlin-Stettin) in Stettin, Goepel, bisher in Posen, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt (Direktionsbezirk Elberfeld) in Düsseldorf, und Treibich, bisher in Cottbus, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt (Direktionsbezirk Breslau) in Posen, sowie die Eisenbahn-Maschineninspektoren Gustav Müller, bisher in Elberfeld, an die Hauptwerkstätte in Witten, Pfützenreuter, bisher in Witten, an die Hauptwerkstätte in Ponarth und Mayr, bisher in Ponarth, an die Hauptwerkstätte in Elberfeld.

Es ist verliehen worden: dem Eisenbahn-Maschineninspektor Rumschöttel in Elberfeld die Stelle des Vorstehers des maschinentechnischen Büreaus der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst und dem Eisenbahn-Maschineninspektor Hesse in Elberfeld die Stelle des Vorstehers des Materialienbüreaus der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst.

Am 1. Oktober d. J. traten in den Ruhestand: der Oberbau- und Geheime Regierungsrath Funk, Abtheilungsdirigent bei der Kgl. Eisenbahndirektion (rechtsrh.) in Köln, der Baurath Kuester, Hilfsarbeiter bei der Kgl. Eisenbahndirektion in Elberfeld und der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Liegel, ständiger Hilfsarbeiter bei dem Königl. Eisenbahnbetriebsamt in Allenstein.

Eröffnung neuer Bahnlinien.

Im Gebiet des Deutschen Reichs haben — soweit bis jetzt bekannt geworden — am 1. Oktober cr. folgende Bahneröffnungen stattgefunden:

1. In Preussen: a) Im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau die 17,8 km lange Bahnstrecke Loslau-Annaberg mit der Haltestelle Gross-Gorzütz. b) Im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (rechtsrheinische) die 39,7 km lange Bahnstrecke Hachenburg-Westerburg-Hadamar (Oberwesterwaldbahn) mit den Stationen Korb, Erbach i/Westerwald, Langenhahn, Westerburg, Wilmenroth, Wilsenroth, Frickhofen und Niederzenzheim. c) Im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (linksrheinische) die 18,9 km lange Bahnstrecke Prüm-Bleialf mit den Stationen Pronsfeld, Habscheider Mühle und Bleialf. Mit Eröffnung dieser Strecke ist abermals ein weiterer Theil des Eifelgebietes dem Bahnverkehre zugänglich gemacht; nunmehr verbleiben noch die Strecken Bleialf-St. Vith-Weismes (zur Verbindung der Strecke Aachen-Rothe Erde-Malmedy) und St. Vith-Ulflingen zum Anschluss an die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn im Bau. d) Im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld die 8,1 km lange Bahnstrecke Wanne-Riemke-Präsident mit der Personen-Haltestelle Eickel, sowie die zwischen der Bahnstrecke Langendreer B. M.-Bochum B. M. desselben Bezirks und der Bahnstrecke Prinz von Preussen-Bochum Rh. des Bezirks der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (rechtsrheinische) bei der Blockstation Prinz von Preussen hergestellte Verbindungsbahn. Die Strecke Riemke-Präsident und die Verbindungsbahn dienen nur dem Güterverkehr.

2. Im Königreich Sachsen: a) Die Sächsische Staats-Eisenbahnstrecke von Klingenthal bis zur Landesgrenze zum Anschluss an die mit demselben Tage zur Eröffnung gelangende Eisenbahnstrecke bis Graslitz. (Den Betrieb auf der ganzen 4,31 km langen Strecke Klingenthal-Graslitz führt die Verwaltung der A. pr. Buschtêhrader Eisenbahn.) b) Die 10,90 km lange schmalspurige Sekundärbahn Potschappel-Wilsdruff (siehe deren Stationen S. 817).

3. Die zur Werra-Eisenbahn gehörige, 19,2 km lange Bahnstrecke Sonneberg-Lauscha mit den Stationen Köppelsdorf, Hüttensteinach, Blechhammer, Steinach und Lauscha (die Haltestelle Köppelsdorf jedoch nur für den Personen- und Wagenladungsverkehr).

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

In wenigen Tagen geht die Reststrecke der 30,5 km langen Harzbahn ihrer gänzlichen Vollendung entgegen; die Betriebseröffnung der letzten 6,8 km langen Strecke Rothehütte-Tanne findet am 15. d. Mts. statt. Bekanntlich war die Anfangsstrecke schon am 1. November v. J. für den Güterverkehr, für den Personenverkehr erst am 1. Juni d. J. eröffnet. Das bei dieser Bahnanlage zum ersten Male zur Anwendung gelangte kombinirte Adhäsions- und Zahnradsystem hat sich in jeder Beziehung gut bewährt.

Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft.

Die ausserordentliche Generalversammlung beschloss die Erhöhung des Grundkapitals auf 8 049 600 *M.* durch Ausgabe von Stammaktien im Nennwerthe von 1 449 600 *M.* Je 1 200 *M.* Stammaktien sollen in erster Reihe den Aktionären zu einem vom Aufsichtsrathe zu bestimmenden Kourse angeboten werden. Ferner wurde beschlossen, dass je 1 200 *M.* Aktienkapital zu einer Stimme berechtigen sollen und dass kein Aktionär, selbst oder als Vertreter, mehr als 150 Stimmen haben darf. Eine Stellungnahme des Aufsichtsrathes zur Verstaatlichungsofferte hat nicht stattgefunden.

Weimar-Geraer Eisenbahn.

Am 9. d. Mts. findet, wie mitgetheilt wird, eine Sitzung des Aufsichtsraths statt, in der u. a. auch verschiedene Anträge auf Ausführung von Vorarbeiten, speziell für die Bahnverbindung Bürgel nach Station Neue Schenke oder Roda der Weimar-Geraer Bahn gestellt werden sollen; ferner sind die Projekte Roda-Neustadt a/O.-Schleiz und Töppeln-Münchenbernsdorf zur Berathung gestellt.

Projekt Reppen-Drossen-Zielenzig-Meseritz.

Dem am 4. d. Mts. in Drossen zusammengetretenen Kreistage ist nach der „Voss. Ztg." eine Vorlage in betreff des Bahnbaues Reppen-Drossen-Zielenzig-Meseritz seitens des Kreisausschusses gemacht worden. Danach sind für die Zwecke dieses Bahnbaues auf einer Strecke von etwa 25 km 52½ ha Grund und Boden zu erwerben, wozu eine Summe von 126 839 *M.* erforderlich wäre. Aufgebracht sind durch die Gemeindeverbände und einzelne Besitzer bereits an Beiträgen und durch unentgeltliche Hergabe von Land 54 768 *M.*, so dass noch etwa 72 000 *M.* zu decken wären. Es wird vorgeschlagen, diesen Betrag leihweise aus der Kreis-Sparkasse zu entnehmen, denselben mit 3½ pCt. zu verzinsen und mit 2½ pCt. zu tilgen. Die Zins- und Tilgungssumme soll aus den dem Kreise zu überweisenden Zollüberschüssen gedeckt und ferner auf alle Anforderungen des Staates in betreff des Bahnbaues eingegangen werden.

Eisenbahnverkehr während der Jubiläumsfeier der Heidelberger Universität.

Nach der „Karlsruher Zeitung" sind in der Festwoche vom 1. bis 8. August an Fahrbilleten nach Heidelberg ausgegeben worden: von Stationen der Badischen Bahn 67 000, der Main-Neckarbahn 12 500, der Pfalzbahn 5 000, der Hessischen Ludwigsbahn 2 000, zusammen 86 500. Rechnet man hierzu diejenigen Reisenden, welche mit direkten Billeten von anderen Bahnen nach Heidelberg gelangt sind, niedrig geschätzt zu 13 500, so sind hiernach während der Festwoche rund 100 000 Personen mittelst der Eisenbahn in Heidelberg eingetroffen. Hiervon sind allein auf den 6. August, den Tag des grossen historischen Festzuges, mindestens 40 000 Personen zu rechnen. Zur Bewältigung dieses Verkehrs sind in der Festwoche auf der Badischen Bahn von Mannheim nach Heidelberg 154 fahrplanmässige und 22 Sonderzüge, von Bruchsal nach Heidelberg 136 fahrplanmässige und 21 Sonderzüge und von Neckargemünd nach Heidelberg 111 fahrplanmässige und 8 Sonderzüge, im ganzen 452 Personenzüge mit rund 6 600 Wagen abgelassen worden, von denen auf den 6. August allein 48 fahrplanmässige und 26 Sonderzüge mit etwa 1 400 Wagen kommen.

Ueberfuhrgebühr im Frankfurter Hafen.

Die Frankfurter Handelskammer hat, wie der „Frkf. Ztg." berichtet wird, von der Königlichen Eisenbahndirektion die Mittheilung erhalten, dass, auf Grund erfolgter Verständigung mit der Verwaltung der Hessischen Ludwigsbahn und bereits erfolgter Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, bis auf weiteres die Hafen-Ueberfuhrgebühren betragen sollen: für Stückgüter 0,20 *M.* pro 100 kg; für Güter der Klasse A^1 und B 3 *M.*; für Güter des Spezialtarifs A^2 und I 2 *M.*; für Güter des Spezialtarifs II und III 1 *M.* pro Wagen. Diese Gebühren sollen gleichmässig für die Ueberfuhr zwischen allen in Frankfurt und Sachsenhausen vorhandenen Bahnhöfen einerseits und jeder in Frage kommenden Ladestelle für den Wasserumschlag auf der ganzen Länge der beiden Mainufer zur Erhebung kommen.

Fernsprechverbindungen zwischen Berlin und Halle bezw. Breslau.

Die vorgenannten Fernsprechverbindungen sind, soweit es sich um amtlichen Verkehr handelt, fertig und zwar besteht nach den beiden letztgenannten Städten je eine direkte Leitung. Eine grosse Anzahl von Theilnehmern hat sich gemeldet, und weitere Leitungen sollen demnächst gelegt werden, um die Theilnehmer unter einander zu verbinden. Da diese Anlagen direkt gebaut werden sollen, so würde es kaum 1 Minute Zeit erfordern, bis die Verbindung zwischen den Theilnehmern hergestellt ist. Die Frage über die Jahresgebühr ist noch nicht entschieden.

Russlands Petroleumausfuhr nach Deutschland.

Im Lübecker Hafen liegt, wie berichtet wird, gegenwärtig der den Gebr. Nobel in St. Petersburg gehörige, zur Petroleumausfuhr bestimmte Schraubendampfer „Petrolea". Der Dampfer ist 200 Fuss lang, 31 Fuss breit, fasst 20 000 Ctr. Petroleum und besitzt eine treffliche Maschine von 130 Pferdekraft, sowie die neuesten, durch Dampf getriebenen Vorrichtungen zur Steuerung und zum Umlegen der Maschine zum Vorwärts- oder Rückwärtsgang. Das Schiff ist in Motala in Schweden erbaut und das zwanzigste, welches die Firma Gebr. Nobel von dort bezogen hat. Das Petroleum wird aus den Wagen, ohne die Luft zu berühren, unmittelbar in 16 vollkommen luftdicht verschlossene Behälter gepumpt. Die Rohrleitung ist nicht mit Gummischläuchen, sondern mit besonders konstruirten Gelenken derartig verbunden, dass sie der Stellung des Schiffes je nach dem Wellengang oder dem Steigen oder Sinken des Schiffskörpers infolge von Ein- oder Ausladen nachgeben kann. Die Ladung von 20 000 Ctr. kann im Zeitraum von acht Stunden aus- und eingeladen werden. Man hofft mit diesem Schiff jährlich 8—900 000 Ctr. ausführen zu können. Grosse Vorsicht ist darauf verwandt, Feuersgefahr von dem Schiffe fernzuhalten. Die in jedem Behälter befindliche Luft tritt nach Massgabe der Füllung durch an der Decke angebrachte Röhren, die an einem bestimmten Punkte zusammenlaufen, hinaus. An diesem Vereinigungspunkte ist ein Verschluss dreifacher Netze angebracht in der Art, wie sie bei den Davyslampen, die in Gruben mit schlagenden Wettern benutzt werden, in Anwendung kommen. Die beiden einzigen Punkte, wo eine Verbindung zwischen Behälter und Aussenluft möglich ist, die Röhre zum Füllen und die Luftröhre, sind völlig gegen Feuersgefahr abgeschlossen. Die „Petrolea" brachte ihre erste Ladung von

St. Petersburg an die Adresse der Firma Marty & Co. in Lübeck, den Vertretern der Deutsch-Russischen Naphta-Importgesellschaft zu Berlin, welche in Lübeck ein grosses Depot errichtet hat, dessen Stamm zwei eiserne Behälter mit einer Aufnahmefähigkeit von 60000 Ctr. Petroleum bildet. Jeder Behälter hat eine Höhe von $9\frac{1}{2}$ m und einen Durchmesser von $15\frac{1}{3}$ m; aus demselben werden die der Gesellschaft gehörigen Cisternenwagen mittelst Dampfpumpe gefüllt. Auch eine Abfüllung auf Fässer ist vorgesehen, und zu diesem Zwecke eine Böttcherei nebst Leimerei mit Dampfbetrieb eingerichtet.

Verkehr von Russland nach Deutschland.

Die Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn übernimmt — nach einer Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau — vom 10. November d. J. ab keine Verantwortlichkeit für eine Ueberschreitung der Lieferfrist bezüglich derjenigen Sendungen, die über Dombrowa nach Deutschland zur Beförderung gelangen, weil in vielen Fällen schmalspurige Wagen zur sofortigen Uebernahme und Weiterbeförderung der Sendungen nicht vorhanden sind.

Eine besonders wichtige Bestimmung hat der Russische Eisenbahnrath erlassen, dahin gehend, dass alle Verfügungen desselben, welche den Verkehr der Russischen Bahnen mit den ausländischen Eisenbahnen betreffen, für alle Russischen Bahnen als verbindlich zu betrachten seien.

Gehörstörungen des Eisenbahn-Betriebspersonales.

In einer der Sitzungen der 59. Versammlung Deutscher Naturforscher und Aerzte, welche kürzlich in Berlin stattgefunden hat, berichtete Herr Lichtenberg-Budapest über Gehörstörungen des Betriebspersonales der Eisenbahnen mit Bezug auf die Sicherheit des auf Bahnen reisenden Publikums. Redner hat 250 Eisenbahnbedienstete auf das Verhalten ihrer Gehörorgane untersucht und darunter bei 92, also 36,8 pCt. Ohrerkrankungen gefunden. 32 Mal handelte es sich um katarrhalische Formen, 3 Mal um Erkrankungen des Labyrinthes, 30 Mal um solche des äusseren Gehörganges. Bei dieser Häufigkeit des Vorkommens von Ohraffektionen und der Wichtigkeit der akustischen Signale für den Eisenbahndienst glaubte der Vortragende annehmen zu sollen, dass eine Reihe von Bahnunfällen nicht durch Nachlässigkeit, sondern durch mangelhaftes Gehör verursacht sein möchte.

Nord-Ostsee-Kanal: Vorarbeiten.

Ueber die Einrichtung der Bauverwaltung für den Bau des Nord-Ostsee-Kanals theilt das „Centralblatt der Bauverwaltung" folgendes mit: Es wurde bereits mitgetheilt, dass die Kaiserliche Kanal-Kommission, welche in Kiel ihren Sitz hat, aus dem Regierungs- und Baurath Fülscher als technischem und dem Regierungsrath Löwe als verwaltendem Mitgliede besteht. Unmittelbar unter dieser obersten Behörde arbeitet das Hauptbauamt, dessen technische Abtheilung von einem Wasserbauinspektor geleitet wird. Für die besondere Leitung und Ausführung der Bauarbeiten werden vier Bauämter errichtet, an deren Spitze Wasserbauinspektoren stehen, und zwar in Brunsbüttel, Burg, Rendsburg und Kiel. Das Bauamt in Brunsbüttel umfasst die Mündungsanlagen und grossen Schleusenbauten an der Elbe und ist nicht weiter in Unterbehörden getheilt. Die drei übrigen Bauämter sind in je drei, zusammen neun Abtheilungen zerlegt, denen Regierungsbaumeister vorstehen. Im Bezirke des Bauamts in Burg sind besonders die umfangreichen Erdarbeiten zur Durchschneidung der Wasserscheide zwischen der Elbe und Eider von Wichtigkeit; das Bauamt in Rendsburg umfasst das Gebiet der Eider bis zum Beginn des jetzigen Eiderkanals bei Steinrade, während dem Bauamt in Kiel die Durchstechung der östlichen Hauptwasserscheide zwischen Nord- und Ostsee und die Anlage der Schleusenwerke und der Mündung bei Holtenau an der Kieler Bucht zufällt. Dem Vernehmen nach sind die Verhandlungen zur Heranziehung der technischen Beamten bereits eingeleitet.

Versuchsfahrt mit der Körtingbremse auf der Gotthardbahn.

(Vom Oberingenieur Bartling „Glaser's Annalen" 1886 Heft 9 Seite 168—171.)

Die Körtingbremse ist eine selbstthätige, durchgehende Luftleerbremse, welche aus der Sandersbremse hervorgegangen ist. Unter dem Zuge entlang führt eine Hauptrohrleitung von 25 mm l. W., an welche sämmtliche Bremscylinder mit dem unteren Ende durch Zweigleitungen angeschlossen sind und in welcher bei gelöster Bremse durch einen Luftsauger auf der Lokomotive Luftleere erhalten wird, die gleichzeitig über und unter dem Bremskolben herrscht. Zur Bremsung wird die Luftleere in der Hauptleitung und somit unter dem Bremskolben vernichtet, der letztere wird dann durch den Ueberdruck der Hauptleitung über den Druck im (luftverdünnten) Raum über dem Kolben bewegt und zieht die Bremsklötze an.

Die Cylinder sind senkrecht unter den Wagen gelagert, der Bremskolben ist mit einem Gummistulp gedichtet, welcher bei Ueberdruck von unten angepresst wird und bei Ueberdruck von oben abklappt, wie es zum gleichzeitigen Luftleeren des Raumes über und unter dem Kolben erforderlich ist. Das Eigengewicht bringt den Kolben bei Druckgleiche in die tiefste Lage und wirkt somit lösend auf das Gestänge. Jeder Cylinder steht oben durch ein dünnes Kupferrohr mit einem Luftleerbehälter dauernd in Verbindung; desgleichen ist oben ein sogenanntes Losventil angebracht, durch welches die Luftverdünnung über dem Kolben und damit die Bremswirkung aufgehoben werden kann, ohne dass unter dem Kolben Luftleere erzeugt, also der Luftsauger auf der Lokomotive benutzt wird. (Beim Rangiren u. s. w. erforderlich.)

Zur Erhaltung der Luftleere während der Fahrt dient ein kleiner, zur schnellen Luftverdünnung (beim Lösen) wird ein grösserer Luftsauger benutzt. Die Schlauchkuppelungen sind die bekannten Klauenkuppelungen.

Der Versuchszug am 11. und 13. Mai 1885 bestand aus einer vierachsigen Tenderlokomotive, 6 Personen- und 2 Gepäckwagen, sämmtlich mit Körtingbremse, so zwar, dass 60 pCt. des Gesammtgewichts selbstwirkend gebremst waren.

Für die Versuche am 13. Mai ergab sich im Mittel bei Zurückführung der Beobachtungen auf wagerechte Bahn, 48 pCt. Bremsdruck und 60 Stundenkilometer Geschwindigkeit eine Bremszeit von 21 Sek. und ein Bremsweg von 182 m. Bei beabsichtigter Abtrennung dreier Wagen auf einem Gefälle von 25 ‰ wurden diese auf 11 m in 3 Sek. gestellt, während der vordere Zugtheil ebenfalls selbstthätig in 11 Sek. noch 21 m Lauf hielt.

Nach ununterbrochenem 10monatlichen Betriebe wurde der Bremszug ohne zuvorige Revision der Bremsen erneut mit 7 Wagen zum Versuch gestellt; das bremsbare Zuggewicht betrug 58 ‰ des Gesammtgewichtes, der wirkliche Bremsdruck bei 50 cm Luftverdünnung $43\frac{1}{2}$ ‰.

Die Versuchsstrecke Airolo-Biasca hat zumeist gegen 25 pro mille Gefälle; dasselbe wurde, wie im gewöhnlichen Betriebe, so auch beim Versuche anstandslos befahren; die Luftleere im Behälter schwankte zwischen 47 und 53 cm, der Ueberdruck in der Leitung beim genannten Gefälle zwischen 7 und 13 cm. Der in einer längeren Tabelle verzeichnete Spannungsverlauf für Leitung und Behälter zeigt deutlich, dass die Bremsung stetig und gleichmässig erfolgte, dass die Körting'sche Luftleerbremse also in dieser Hinsicht sowohl für lange Gefälle geeignet ist, als im vorliegenden Falle vom Personal gut gehandhabt wurde. Die Körtingbremse wird zur Zeit in Schweden, Russland und der Schweiz bei 150 Lokomotiven und 393 Wagen angewendet; die Königliche Eisenbahndirektion Altona besitzt aus früherer Zeit (Berlin-Hamburger Eisenbahn) 20 Lokomotiven und 55 Wagen mit Körtingbremse, die Oesterreichische Staatsbahn einen Versuchszug. S—y.

Kursbücher.

Reichs-Kursbuch. Bearbeitet im Kursbüreau des Reichs-Postamts, 1886. Ausgabe No. VII. — Oktober. — Winterfahrpläne. — Berlin. Julius Springer. Preis 2 ℳ.

Die vorliegende Ausgabe des Reichs-Kursbuchs enthält die am 1. Oktober in Kraft getretenen Winterfahrpläne, die sich namentlich im Verkehr mit dem Auslande insofern fühlbar machen werden, als die bequemen und schnellen, für den lebhaften Sommerverkehr geschaffenen Verbindungen dem Winter haben zum Opfer fallen müssen. — Die Schweiz und Italien liegen jetzt mehrere Stunden entfernter und von Petersburg scheiden uns und fast alle übrigen Europäischen Länder sogar mindestens 12 Stunden mehr als im Sommer. — Der Orient-Expresszug fährt jetzt von Wien statt 4^{25} erst 5^{0} ab, bringt aber die Verzögerung durch beschleunigtes Fahren bis Paris wieder ein. Im Verkehr mit Schweden und Norwegen ist die Dampfschifffahrt Stralsund-Malmö und in Verbindung damit der Kurirzug Berlin-Stralsund eingestellt worden; der Kurierzug Berlin-Neustrelitz bleibt einstweilen noch bestehen und ebenso wird die vorzügliche Verbindung Berlin-Hamburg-Vamdrup-Frederikshavn-Gothenburg-Christiania beibehalten. Eine bessere Verbindung mit Strassburg ist dadurch hergestellt, dass der sogenannte „Mitteldeutsche" Nachtschnellzug $8\underline{0}$ von Berlin Anhalter Bahnhof in Frankfurt a/M. Anschluss über Biblis nach Mannheim findet und von da auf der linken Seite des Rheins Anschluss über Lauterburg nach Strassburg. — In betreff der Reiseverbindungen von und nach Berlin bieten die Zusammenstellungen unter No. 725 und 726 eine unschätzbare Beihilfe für den Reisenden, der in dem immer mehr anwachsenden Labyrinth der Fahrpläne den Weg verliert;

ein gleiches gilt von den Verbindungen zwischen Europäischen Hauptstädten unter No. 727.

Wenn wir schliesslich wie immer das Reichs-Kursbuch dem Publikum bestens empfehlen, so vergessen wir auch nicht, unserer Anerkennung darüber Worte zu leihen, dass das Reichs-Kursbuch am 1. Oktober, dem Tage des Inkrafttretens der Winterfahrpläne, an allen Hauptplätzen des Deutschen Reiches vorräthig gewesen ist.

Die neue **Winterausgabe des Berliner A B C Kursbuches mit Taschenfahrplanbuch,** bearbeitet nach amtlichen Quellen im Kursbüreau von Brasch & Rothenstein, Berlin W., Friedrichstrasse 78, ist bei S. Fischer Verlag, Berlin W., Mohrenstrasse 10. soeben erschienen und liegt vor uns. Das A B C Kursbuch wird um so willkommener sein, als es pünktlich mit dem 1. Oktober, dem Tage der Gültigkeit der Winterfahrordnung der Deutschen Eisenbahnen, auf dem Platze ist und alle im Laufe des Sommers bis dahin neu eröffneten Deutschen Eisenbahnstrecken, Stationen und neu eingeführten Berliner Billetpreise, einschliesslich des am 1. November cr. in Kraft tretenden neuen Personengeldtarifes Berlin-Gotthard-Italien, enthält. Als Nachschlagebuch, um sich beim Antritt einer Reise rasch darüber zu orientiren, welchen Bahnzug man am besten von Berlin aus nach einer der im Werkchen aufgeführten Stationen und Orte, sowie von dort zurück benutzen kann, wie sich der Fahrpreis für einfache und Retourbillete nach dem Bestimmungsort stellt u. s. w., ist dasselbe sehr zu empfehlen. Selbst ein geschulter Eisenbahner wird sich, namentlich wenn es sich um Nebenrouten handelt, daraus oft schneller Rath erholen, als aus den grossen Kursbüchern. Auch die Notizen, betreffend Lage, Einwohnerzahl u. s. w. aller Deutschen Eisenbahnstationen dürften manchem Nichtreisenden willkommen sein. Das beigegebene Taschenfahrplanbuch erscheint seines handlichen Formates wegen zur Mitnahme auf der Reise besonders geeignet.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Oesterreichisch-Ungarisch-Lindauer Verkehr. Die in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen No. 70 de dato 1. September publizirten Ausnahmetarife für Getreide und Wein im Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und -Lindauer Verkehre, gelangen nicht, wie daselbst angeführt, mit dem 20. September beziehungsweise 20. Oktober, sondern mit 1. Oktober und insofern Tariferhöhungen eintreten, erst mit 1. November zur Einführung.

Wien, am 30. September 1886. (2064)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
im Namen der Verbandsverwaltungen.

2. Güterverkehr.

Die im **Süddeutschen Verbands-Gütertarif,** Verkehr mit Oesterreich-Ungarn, Tarifheft No. 15 vom 15. Januar 1880 für die Station der Kgl. Eisenbahndirektion Köln (linksrh.) Wittlich enthaltenen Frachtsätze gelten von jetzt ab für die Station „Wengerohr". Für die neu eröffnete Station Wittlich gelten die Frachtsätze der nunmehrigen Station Wengerohr mit folgenden Zuschlägen in Mark für 100 kg.

km	Eilg.	Stükg. I	Stükg. II	A1	B	C1	C2	A2
5	0,10	0,05	0,05	0,03	003	0,03	0,03	0,02

Sp.-Tf. I	Sp.-Tf. II	Sp.-Tf. III
0,02	0,02	0,01

München, den 29. September 1886. (2065)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

An Stelle der im diesseitigen **Lokalgütertarif** vom 1. April d. J. für die Ueberführung von Gütern zwischen den Westbahnhöfen Frankfurt a. M. bezeichneten Gebühren treten am 15. d. Mts., bezw. soweit sich gegen die bisherigen Sätze Erhöhungen ergeben, am 15. November d. J. anderweite Bestimmungen in Kraft, über welche das Nähere bei der Güterexpedition Frankfurt a. M. zu erfahren ist.

Hannover, den 1. Oktober 1886. (2066)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Zum Gütertarife vom 1. April 1883 ist der vom 1. Oktober d. J. ab gültige Nachtrag 13 herausgegeben, welcher direkte Tarifsätze zwischen den an der Bahnstrecke Braunschweig-Derneburg der Braunschweigischen Landeseisenbahn belegenen Stationen einerseits und den bisherigen Verbandsstationen, sowie verschiedenen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Altona andererseits, enthält.

Der Nachtrag ist in den Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 30. September 1886.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen. (2067)

Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahn-Verband. Gütertarif, Theil II. Die Station Hettstedt des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. wird für den Versand von Kupfer von sogleich in den Spezialtarif 2 des Theils II des Deutsch-Mittelrussischen Verband-Gütertarifs aufgenommen.

Ab Schnittpunkt östlich kommen die in der Tabelle I (Seite 24) des fünften Nachtrags zu dem genannten Verbandtarif enthaltenen bezüglichen Kopeken-Frachtsätze zur Erhebung.

	Frachtsätze pro 100 kg in Mark für Sendungen in Quantitäten von		
	unter 5 000 kg	5 000 kg u. darüber	10 000 kg
		pro Wagen der Versandstation	
Ab Schnittpunkt westlich betragen die Frachtsätze	1,30	1,94	1,04

Bromberg, den 30. September 1886. (2068)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Hannover-Altona. Zum Gütertarif für obigen Verkehr vom 15. Oktober 1885 ist der vom 10. Oktbr. cr. in Kraft tretende Nachtrag 4 herausgegeben, welcher Tarifkilometer für neu aufgenommene Stationen etc. enthält. Der Nachtrag ist bei den Güterexpeditionen zu haben.

Hannover, den 29. September 1886.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen. (2069)

Main-Neckarbahn. Am 15. Oktober l. J. tritt der II. Nachtrag zum diesseitigen Lokalgütertarife, sowie dem Gütertarife der Main-Neckarbahn mit Mannheim (Bad. B.) und Sachsenhausen (Staatsb.) in Kraft. Derselbe enthält neben einigen neuen Ausnahmetarifen für Petroleum, Cement und Chinarinde anderweitige Bestimmungen über die Ueberführung der Güter zwischen den Westbahnhöfen (Main-Neckar-, Main-Weser- und Nassauischer Bahn) in Frankfurt a. M. Soweit diese Bestimmungen Frachterhöhungen mit sich bringen, gelten solche erst vom 15. November l. J. ab. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Darmstadt, den 30. Septbr. 1886. (2070)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 1. Oktober cr. erscheint der VI. Nachtrag zu unserem am 1. April v. J. ab gültigen Lokalgütertarif.

Derselbe enthält neue Entfernungen für die Stationen Aschaffenburg, Gustavsburg und Mainz Hafen, Ausnahmetarif No. 12, enthaltend Durchgangsfrachtsätze für landwirthschaftliche Maschinen etc. von Mannheim und Mannheim N. V. nach Sachsenhausen transit mit Weiterbestimmung nach Russland, sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Der Nachtrag ist von unserem Tarifbüreau zu erhalten.

Mainz, den 28. September 1886. (2071)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezial-Direktion.

Die im Nachtrag I zum **Ausnahmetarif** vom 15. November 1884 **für den Transport von Steinkohlen und Kokes** von diesseitigen Stationen nach Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin unter III. g. 1. (Seite 21) über die Anwendung der ermässigten Sätze des Theil II (sub A.) enthaltenen Bedingungen lauten fortan im 1. Absatz wie folgt:

„Die unter A enthaltenen Frachtsätze finden nur Anwendung bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 50 000 kg von einem Versender und von einer Versandstation an eine Empfangstation oder bei Versendung eines Jahresquantums von mindestens 5 Millionen kg von einem Versender, jedoch gleichviel, ob von einer oder mehreren Grubenstationen nach den unter A aufgeführten Stationen, mit der Massgabe, dass das Jahresquantum stets in der Zeit vom 1. März des einen bis Ende Februar des darauf folgenden Jahres verfrachtet werden muss."

Die hiernach erleichterten Bedingungen hinsichtlich der Erreichung des Jahresquantums gelten auch für die seit dem 1. März d. J. bereits verfrachteten Kohlenmengen. (2072)

Breslau, den 29. September 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 78 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 6. Oktober 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

2. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Mit dem 1. Oktober d. J. tritt zu den Ausnahmetarifen für den **Transport von Steinkohlen und Kokes** von diesseitigen Stationen nach Stationen
a) der Oesterreichischen Nordwestbahn (Strecke Wien-Znaim etc.),
b) der Eisenbahn Wien-Aspang und
c) der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen
je ein Nachtrag III in Kraft.

Dieselben enthalten ermässigte Frachtsätze für einen Theil der Versandstationen und können Druckemxemplare von unserem Verkehrsbüreau und den Versandstationen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 1. Oktober 1886. (2073)
Königliche Eisenbahndirektion.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 16. August d. J. bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass der Einführungstermin für den Nachtrag I zum Heft I des **Belgisch-Südwestdeutschen Gütertarifs** vom 1. Februar 1884 auf den 1. November d. J. verschoben worden ist. (2074)

Strassburg, den 25. September 1886.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verbandverkehr. Am 1. November 1886 treten die Nachträge III zum Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandtarif Theil II, Heft 1, 2 und 3 vom 15. April 1885 in Kraft. Dieselben enthalten Ergänzungen der Bestimmungen über zeitweilige Kürzung der Frachtsätze, Aenderungen und Erweiterungen des Klassentarifs und der Ausnahmetarife, neue Ausnahmetarife für Knochenfett, im Heft 1, Maschinentheile, Hefe als Eilgut und leere Fässer im Heft 2 und Flachs im Heft 3. Einige Erhöhungen kommen erst am 20. November 1886 zur Einführung. Der Ostpreussisch - Böhmische Flachstarif vom 1. Dezember 1883 nebst Nachtrag I wird durch den neuen Nachtrag zum Heft 3 des Ostdeutsch - Oesterreichischen Verbandes aufgehoben. Die Frachtsätze obigen Flachstarifs für Güldenboden treten erst am 20. November 1886 ausser Kraft.

Exemplare der Nachträge sind zum Preise von 0,15 *M.* für Heft 1, 0,07 *M.* für Heft 2 und 0,06 *M.* für Heft 3 bei den bekannten Dienststellen zu haben.

Breslau, den 1. Oktober 1886. (2075)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandsverwaltungen.

Zum Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Köln (linksrheinisch)** und der **Aachen - Jülicher Eisenbahn** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Erfurt** und den **Thüringischen Privatbahnen** andererseits vom 1. März 1886 tritt am 10. Oktober d. J. der 2. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält u. A. Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Radis des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und Veilsdorf der Werra-Eisenbahn.

Näheres ist bei den Güterexpeditionen der Verbandsbahnen zu erfahren, woselbst auch der Nachtrag zum Preise von 0,10 *M.* käuflich zu haben ist.

Köln, den 6. Oktober 1886. (2076)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 1. Oktober d. J. ist mit Eröffnung des Betriebes auf der Neubaustrecke Loslau-Annaberg des **Direktionsbezirks Breslau** die an derselben belegene Haltestelle Gross-Gorzütz mit unbeschränkten Abfertigungsbefugnissen dem öffentlichen Verkehre übergeben worden und wird mit demselben Tage als Verbandstation in den Tarif des vorbezeichneten Staatsbahnverkehrs aufgenommen.

Der Frachtberechnung werden bis auf Weiteres die Entfernungen für Annaberg unter Zuschlag von 11 km zu Grunde gelegt.

Bromberg, den 1. Oktober 1886. (2077)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen sämmtlicher Verbandverwaltungen.

Galizischer Gemeinschaftsverkehr. Die mit der hierseitigen Kundmachung vom 31. August a. c. ausgesprochene Aufhebung der direkten Frachtsätze zwischen den in den nachbenannten Tarifheften des obbezeichneten Verkehres enthaltenen Stationen der K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwigbahn einerseits und den im Heft 1 enthaltenen Stationen: Bobowa, Brzeznica, Kalwarya, Radziszów, Skawina, Swoszowice, Tuchów und Zatór, den Stationen des Heftes 5: Bóbrka, Staresiolo und Wybranówka, des Heftes 6: Krzeszowice, Trzebinia und Zabierzów und den im Hefte 7 enthaltenen Stationen: Dobromil und Nizankowice andererseits wird hiermit zurückgezogen, so dass die gedachten Frachtsätze auch über den 15. Oktober a. c. bis auf weiteres in Geltung bleiben.

Wien, am 1. Oktober 1886. (2078)
Die Generaldirektion
der K. K. pr. Galizischen Carl-Ludwigbahn.

3. Submissionen.

Die Lieferung von:
a) 4 Stück Normal-Personenzuglokomotiven,
b) 6 Stück Normal-Güterzuglokomotiven,
c) 4 Stück Personenzug-Tenderlokomotiven und
d) 6 Stück 3 gekuppelte Tenderlokomotiven für Nebenbahnen
soll vergeben werden.

Termin zur Eröffnung der Angebote ist auf
Donnerstag, den 21. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr,
im unterzeichneten Büreau anberaumt.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen hier zur Einsicht aus und werden auch gegen Einsendung von 8 *M.* (bezw. 2 *M.* für jede Lokomotivgattung) verabfolgt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Hannover, den 2. Oktober 1886. (2079)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Verdingung von Lokomotivkesseln. Im Wege öffentlicher Ausschreibung sollen 6 Stück komplete Lokomotivkessel beschafft werden. Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau zur Einsicht aus und werden gegen postfreie Einsendung (nicht Nachnahme) der Schreibgebühren von 4 *M.* unfrankirt abgegeben. Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Lokomotivkesseln“ zu dem am Mittwoch, den 27. Oktober cr., Vormittags 11 Uhr, anstehenden Termin an das unterzeichnete Büreau einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 30. September 1886. (2080)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Papiermakulatur. Zum meistbietenden Verkauf der im diesseitigen Direktionsbezirk angesammelten Papiermakulatur und zwar von etwa

II. Privat-Anzeigen.

19 600 kg Registraturakten, Büchern, Frachtkarten und Papierabfällen,
8 200 „ Telegraphenpapierstreifen,
17 500 „ Billets
zur Vernichtung durch Einstampfen bestimmt und 38 700 kg Formulare, Rapporte, Bücher etc. zur freien Verwendung bestimmt, ist Termin auf Dienstag, den 19. Oktober d. J. Vormittags 11 Uhr in unserer Drucksachenverwaltung hierselbst, Schmidtstedterstrasse No. 39 anberaumt.

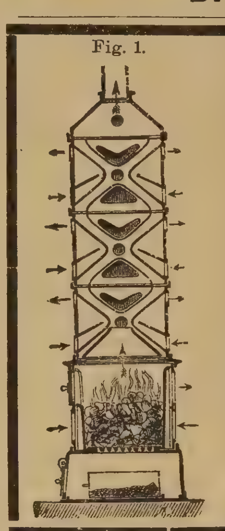
Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsverzeichniss liegen daselbst zur Einsicht aus und können auch von dort gegen Entrichtung des Betrages von 30 ₰ bezogen werden.

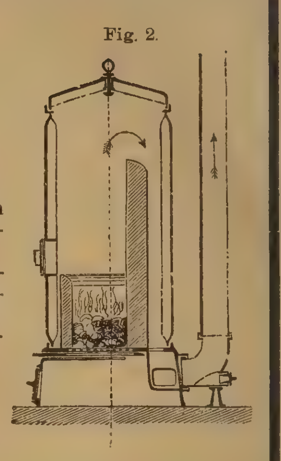
Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Makulatur“ bis zum vorangegebenen Termine an unser Generalbüreau hierselbst, Am Bahnhofe 23 versiegelt und portofrei einzusenden.

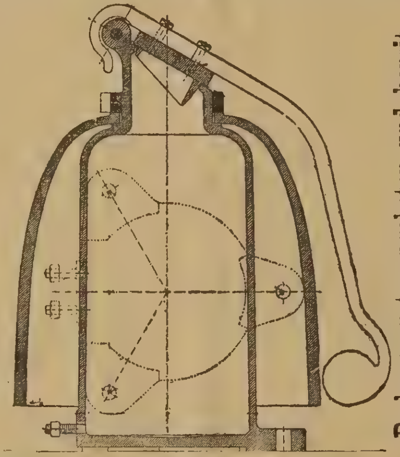
Erfurt, den 27. September 1886. (2081)
Königliche Eisenbahndirektion.











Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 79. 1886.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 9. Oktober 1886.

Ueber den Werth der hydraulischen und mechanisch-selbstthätigen Kohlenkipper

und die für den Betrieb derselben erforderliche Gleisanlage.

Zur Erweiterung der Absatzgebiete unseres heimischen Kohlenreichthums ist neben der möglichst wohlfeilen Beförderung der Kohlen zu Lande und zu Wasser vor allen Dingen für ein zweckmässiges und billiges Ueberladeverfahren zu sorgen. Die Beförderung auf der Eisenbahn kann die Kohle nicht entbehren, da die Zechen immer nur durch eine Bahn erschlossen werden können. Es hat daher bei der Kohlenbewegung das Ueberladen von der Bahn zum Schiff die hervorragendste Bedeutung. Nach den Erfahrungen, welche hierbei gemacht worden sind, muss das Bestreben darauf gerichtet werden, die Kohle möglichst unmittelbar aus demjenigen Eisenbahnwagen, welcher auf der Zeche gefüllt wurde, unter Vermeidung jeder Zwischenladung in das zur Weiterbeförderung bestimmte Fluss- oder Seeschiff zu bringen. Das zu dem Zweck eingeschlagene Verfahren, die Wagen mit Bodenklappen zu versehen und durch Oeffnen derselben die Kohle aus dem auf ein hoch belegenes Ufergleis gestellten Wagen durch schräge Rinnen in das Schiff gleiten zu lassen, hat sich so wenig bewährt wie die Verwendung der sogenannten Kohlentrichter. Letztere sind hölzerne, auf der Uferböschung errichtete trichterförmige Gerüste, welche die aus den Seitenthüren des darüber aufgestellten Wagens geschaufelte Kohle aufnehmen und durch eine Schüttrinne in das Schiff überführen. In beiden Fällen findet eine erhebliche Zertrümmerung und damit Entwerthung der Kohle statt.

Seit 8 Jahren gewinnt in den Rheinischen Hafenstädten eine bessere Einrichtung, der sogenannte selbstthätige Kohlenkipper, stetig zunehmende Verwendung. Es ist dies eine Vorrichtung, bei welcher die Kohle durch Schrägstellen des Wagens unter Oeffnung der Kopfbracke entleert wird. Die schräge Stellung erhält der Wagen ohne Anwendung einer besonderen Betriebskraft nur durch geschickte Benutzung des Gewichts der Kohlenladung selbst. Auch das Zurückgehen in die alte Stellung findet in ähnlicher Weise ohne Betriebskraft selbstthätig statt. Vorrichtungen dieser Art, jedoch in unvollkommener Ausbildung, sind in England seit mehreren Jahren gebräuchlich. Das Prinzip der vollkommenen Selbstthätigkeit auszubilden, war jedoch Deutschland vorbehalten geblieben. Es sind auch bis jetzt nur in Deutschland derartige Kipper zur Ausführung gekommen: wir dürfen daher die selbstthätig-mechanischen Kohlenkipper als ausschliesslich Deutsche Einrichtung ansehen.

Dagegen sind in den grossen Seehäfen Englands andere Kohlenkipper seit Jahren in Gebrauch, bei welchen die Drehung durch Wasserdruck veranlasst wird. Mit Ausnahme eines einzigen kleinen hydraulischen Kippers in Hamburg, dessen Bauart jedoch von derjenigen der Englischen wesentlich abweicht, besitzen wir in Deutschland derartige Vorrichtungen nicht; das Festland überhaupt hat bis jetzt nur einen einzigen nach dem Muster der grossen Englischen Anlagen erbauten hydraulischen Kipper aufzuweisen: den im Juli d. J. fertiggestellten Kohlenkipper von Rotterdam (vergl. Seite 711 dies. Ztg.). Die Betriebseröffnung dieser Anlage hat einen lebhaften Meinungsaustausch über den Werth der hydraulischen und selbstthätigen Kohlenkipper hervorgerufen. Jede dieser Vorrichtungen wird von ihren Anhängern als die vortheilhafteste Verladevorrichtung gepriesen. Jede besitzt thatsächlich Vorzüge, welche die andere nicht hat; und da die Werthschätzung beider unter der Herauskehrung ihrer Nachtheile zu leiden droht, so dürfte es angezeigt sein, die Unterschiede klarzustellen, die Vorzüge und Nachtheile jeder Vorrichtung kurz zu beleuchten. Diese Feststellung erscheint zeitgemäss bei der Zukunft, welche den Kohlenkippern zweifellos beschieden ist, und in dieser Zeitung angebracht zufolge der engen Beziehungen, welche die Kohlenbeförderung und -Verladung zur Eisenbahn und zu ihren Betriebsverhältnissen besitzt.

Die hydraulischen Englischen Kohlenkipper nehmen den Kohlenwagen in einer beweglichen Bühne auf, heben ihn durch Wasserdruck senkrecht in die Höhe und bringen

alsdann den Wagen bei weiterer Hebung in eine so geneigte Lage, dass die Kohle durch die geöffnete Kopfbracke gleiten und über eine Schüttrinne in das Schiff fallen kann. Nach der Entleerung wird der Wagen durch Senken des hydraulischen Stempels in die horizontale Lage zurückgebracht, bis zur Schienenhöhe herabgelassen und abgefahren, um demnächst durch einen zweiten Wagen ersetzt zu werden.

Die mechanisch-selbstthätigen Deutschen Kohlenkipper besitzen gleichfalls eine bewegliche Bühne; dieselbe wird aber nicht gehoben, sondern nur vor- und rückwärts gekippt, so dass der Wagen zuerst die zur Entleerung der Kohlen durch die geöffnete Kopfbracke erforderliche schräge Stellung einnimmt und nach der Entleerung in die frühere Lage zurückkehrt. Bei den Englischen unvollkommenen mechanischen Kohlenkippern wird diese Bewegung nur nach einer Richtung selbstthätig durch Benutzung des Uebergewichts der Kohlenladung ausgeführt, während nach der anderen Bewegungsrichtung die Hilfe eines Vorgeleges unentbehrlich ist. Bei den Deutschen vollkommen selbstthätig ausgebildeten mechanischen Kohlenkippern geschieht die Bewegung nach beiden Richtungen nur durch Lösung einer Bremse dadurch, dass die beweglich aufgehängte Bühne zuerst durch die Kohlenladung ein Uebergewicht nach vorn erhält, dadurch vorwärts kippt, und demnächst nach Entladung des Wagens bei schräger Stellung der hintere Theil der Bühne dem beweglichen System ein Uebergewicht nach rückwärts ertheilt, so dass auch die Rückwärtsbewegung selbstthätig stattfindet. Eine nähere Auseinandersetzung der Bewegung und eingehende Erörterung der Gesichtspunkte, welche bei dem Entwerfen derartiger Kipper im einzelnen zu beachten sind, wenn dieselben die selbstthätige Bewegung wirklich vollkommen und sicher ausüben sollen, wurde vom Verfasser vor kurzem in einer Abhandlung niedergelegt, welche im Sonderabdruck aus der „Zeitschrift für Bauwesen" erschienen ist.*) Es darf hier auf diese durch zahlreiche Holzschnitte erläuterte eingehende Untersuchung verwiesen werden.

Vergleichen wir den Werth der beiden Kipper, ihre Vorzüge und Nachtheile, so finden wir, dass beiden Kippern gemeinsam ist das Bedürfniss nach Wagen mit beweglicher Kopfbracke oder wenigstens nach solchen Wagen, welche in der Vorderwand eine Oeffnung besitzen. Wagen anderer Bauart können weder mit Hilfe der einen noch mittelst der anderen Vorrichtung entleert werden, es sei denn, dass man auf das Prinzip des Kippens überhaupt verzichte. Ist die Kopfbracke nicht beweglich oder abnehmbar, hat sie in der Vorderwand nur eine kleine Oeffnung, so verringert sich dadurch die Leistungsfähigkeit der Kipper erheblich. Nach angestellten Untersuchungen vermag man nur 14 Wagen der letzteren Art zu kippen in derjenigen Zeit, in welcher man 20 Doppelwagen mit beweglicher Kopfbracke zu entleeren im Stande ist. Die verlorne Zeit hat aufgewandt werden müssen, um die nicht selbstthätig aus dem Wagen gleitende Kohle durch Arbeiter heraus zu schaufeln. Somit ist das allgemeine Verlangen der Kohlenkaufmannschaft nach Wagen mit beweglicher oder mindestens abnehmbarer Kopfbracke sehr wohl begründet. Ferner ist beiden Kippern diejenige Vorrichtung gemeinsam, welche dazu dient, die Kohle aus dem Kipper in das Schiff zu befördern: die Schüttrinne und die an derselben erforderlichen Vorrichtungen zur Schonung und zum Verstauen der Kohle. Da die Bauart der Schüttrinne massgebend ist für die Erhaltung der Kohle, so ist die Zertrümmerung und Entwerthung derselben bei beiden Kippern gleich. Weitere Aehnlichkeiten der Kipper mögen hier übergangen werden.

Untersuchen wir die Unterschiede beider Vorrichtungen, so ist vor allen Dingen in die Augen fallend, dass der mechanisch-selbstthätige Kohlenkipper den Eisenbahnwagen nur zu drehen, aber nicht zu heben vermag. Er ist daher nur bei hoher Lage der Zuführungsgleise anwendbar, bei einer Gleislage von solcher Höhe, welche die Ausbildung der Schüttrinne in der zweckmässigen Neigung von 45° über Bord des höchsten Schiffes bei dem höchsten fahrbaren Wasserstande zulässt. Kann die so erforderliche Schienenhöhe nicht gewonnen werden, so ist die Anlage des mechanisch selbstthätigen Kippers unmöglich. Der hydraulische Kipper dagegen ist dieser Bedingung nicht unterworfen: er kann sowohl bei hoher wie bei tiefer Ufer- und Gleislage errichtet werden, hat also vor dem mechanischen Kipper den grossen Vorzug der bedingungslosen Verwendbarkeit voraus.

Ein anderer Unterschied beider Kipper ist in der Leistungsfähigkeit zu suchen. Die selbstthätigen Kipper in Ruhrort entleeren durchschnittlich 10 Doppelwagen in einer Stunde; dies entspricht einem Zeitaufenthalt von 6 Minuten für jeden Wagen. Die Leistung ist verhältnissmässig gering, sie hängt aber weniger vom Kipper selbst als vielmehr von anderen Verhältnissen, von der Gleisanlage, von der Beschaffenheit des Ufers, von der Bauart der Wagen, der Grösse der Schiffe, von der Schnelligkeit, mit welcher die letzteren verholt oder gewechselt werden können, von den Erleichterungen für das Verstauen der Kohle und anderen Rücksichten ab. Werden bei dem Entwerfen der Kipperanlage alle diejenigen Umstände sorgfältig erwogen, welche einen Einfluss haben auf die Beschleunigung des Kipperbetriebes, so kann die Leistung wesentlich erhöht werden. In Wirklichkeit wurde in Ruhrort zeitweise das Kippen eines Wagens nur mit einem Aufenthalt von 4 selbst nur 3 Minuten ausgeführt. Bei geschickter Ausbildung des Ufers, der Gleise und des Kippers selbst würde es zufolge des dadurch gewonnenen schnellen Schiffs- und Wagenwechsels nicht schwer sein, die zuletzt angegebene grösste Leistung dauernd zu erhalten, so dass ein selbstthätiger Kipper bei grösster Beanspruchung 20 Doppelwagen in einer Stunde, d. i. bei 10stündiger Arbeitszeit 2000 t Kohlen in einem Tage würde entleeren können. Ein unter genau den gleichen äusseren Verhältnissen angelegter hydraulischer Kipper kann dagegen nur dann nahezu das Gleiche leisten, wenn das Zuführungsgleis der Kohlenwagen in derjenigen Höhe liegt, in welcher das Kippen eintreten soll, wenn also, genau wie bei dem mechanischen Kipper, ein Heben der Bühne nicht erforderlich ist. Ist letzteres aber durch die tiefere Lage der Gleise geboten — und das ist bei fast allen bisher ausgeführten hydraulischen Kippern der Fall, so muss ein Zeitverlust für das Auf- und Absteigen der Bühne eintreten. Dieser Zeitverlust beträgt bei der gewöhnlichen Steighöhe von ungefähr 9 m annähernd eine Minute. Es folgt daraus, dass, wenn der mechanische Kipper 3 Minuten Zeit zur Entladung eines Doppelwagens nöthig hat, bei denselben äusseren Verkehrsverhältnissen ein Zeitaufenthalt von ungefähr 4 Minuten für den hydraulischen Kipper erforderlich ist. Die Leistungsfähigkeit des letzteren beträgt alsdann nur 15 Doppelwagen in einer Stunde oder 1500 t Kohlen in einem Tage.

Ein dritter sehr wesentlicher Unterschied beider Kipper liegt in der Höhe des erforderlichen Anlagekapitals. Der neuerdings in Rotterdam ausgeführte hydraulische Kipper hat einen Aufwand von 60000 fl. oder ungefähr 100000 *M.* verursacht. Die jüngsten in den Preussischen Rheinhäfen mit massivem Unterbau in solider Weise hergestellten selbstthätigen Kipper kosteten dagegen 40000 *M.* Dieser Betrag ist nach Ansicht des Verfassers sehr hoch. Ein nach den Darlegungen der oben erwähnten Abhandlung entworfener Kipper dürfte sowohl im Unterbau als im Oberbau erheblich wohlfeiler werden. Er würde nach überschläglicher Berechnung höchstens einen Aufwand von 30000 *M.* verursachen. Bei der Anlage des gleichen Kippers in einem Kanalhafen würden sich die Kosten zufolge des stets gleichbleibenden Wasserstandes und der dadurch bedingten wohlfeileren Bauart auf nur 25000 *M.* ermässigen; ein ähnlicher Kipper in einem Seehafen würde höchstens 40000 *M.*

---

*) Die selbstthätigen Kohlenkipper zum Entladen von Kohlen aus Eisenbahnwagen und deren Anlage. Von P. Gerhardt, Königl. Wasser-Bauinspektor. Berlin bei Ernst & Korn.

kosten. Es verhält sich demnach das Anlagekapital des selbstthätigen zu demjenigen des hydraulischen Kippers wie 1 : 2,5.

Eine ähnliche Verschiedenheit finden wir in den Betriebskosten. Beide Kipper bedingen dieselben Ausgaben für das Zu- und Abführen der Wagen aus den Stellgleisen nach und von dem Kipper (ungefähr 2 ₰ für die Tonne Kohlen), ferner nahezu die gleichen Ausgaben für die Aufsicht der Arbeiter, die Bedienung des Kippers und der Centesimalwage sowie für das erforderliche Schmiermaterial. Dieselben mögen jährlich mit rund 3 000 ℳ angenommen werden. Ein Unterschied ist aber in den Betriebskosten des eigentlichen Kippers vorhanden. Während der selbstthätige Kipper hierzu keine weiteren Ausgaben verlangt, verursacht die Beschaffung des zum Betriebe erforderlichen Druckwassers beim hydraulischen Kipper nicht unwesentliche Beträge. Dieselben würden bei 9 m Hubhöhe und 3,75 l Druckwasserverbrauch von 45 Atmosphären Spannung für jede zu hebende Metertonne unter Berücksichtigung des Umstandes, dass das Gewicht der Bühne mit leerem Wagen durch Gegengewichte nicht vollständig ausgeglichen werden kann, vielmehr ein geringes Uebergewicht vorhanden sein muss, einen Verlust an Druckwasser von ungefähr 400 l für jeden Doppelwagen oder bei einem Preise von 1 ℳ für 1 cbm Druckwasser einen Aufwand von 4 ₰ für jede Tonne Kohlen hervorrufen. Zu diesen Ausgaben treten die Kosten für Verzinsung und Tilgung der Anlagekapitalien, sowie für die Unterhaltung der Kipper. Sie mögen mit 7 pCt. in Rechnung gestellt werden, beziffern sich demnach auf 7 000 ℳ bei dem hydraulischen und 2 800 ℳ bei dem selbstthätigen Kipper. Diese Beträge müssen wie die vorangeführten festen jährlichen Ausgaben von ungefähr 3 000 ℳ durch die Jahresleistung aufgebracht werden. Nun hängt die Jahresleistung eines Kippers selbstredend in erster Linie von den allgemeinen kaufmännischen Verhältnissen ab. Sie wird aber stets in einem bestimmten Verhältniss zur grössten Tagesleistung stehen; denn ein Kipper von grösserer Leistungsfähigkeit kann die kaufmännischen Vortheile besser wahrnehmen als ein anderer von geringerem Vermögen. Man kann mit einiger Wahrscheinlichkeit annehmen, dass im Durchschnitt die grösste Tagesleistung ungefähr einem Prozent der Jahresleistung entspricht;*) alsdann ist die Jahresleistung eines hydraulischen Kippers mit 9 m Steighöhe auf 150 000 t anzunehmen, während die Leistung eines an gleicher Stelle, jedoch mit hoher Gleislage erbauten selbstthätigen Kippers 200 000 t betragen würde. Die allgemeinen Kosten für Aufsicht und Bedienung der Verladevorrichtungen von jährlich 3 000 ℳ würden demnach die Selbstkosten der Verladung bei dem hydraulischen Kipper um 2 ₰, bei dem selbstthätigen um 1,5 ₰ auf die Tonne Kohlen erhöhen. Die jährlichen Ausgaben für Verzinsung, Tilgung und Unterhaltung bedingen aber einen Mehraufwand von $\frac{7\,000\,000}{150\,000} = 4{,}7$ ₰ bei dem hydraulischen und von $\frac{2\,800\,100}{200\,000} = 1{,}4$ ₰ bei dem selbstthätigen Kipper. Wenn die Jahresleistung die vorangenommenen Zahlen 150 000 bezw. 200 000 t Kohlen nicht erreicht, so erhöhen sich die Selbstkosten für die Beförderung einer Tonne Kohlen; sie wachsen aber bei dem hydraulischen Kipper ungleich schneller und stärker als bei dem selbstthätigen: es ist demnach die höchst möglichste Ausnutzung für den hydraulischen Kipper von viel grösserer Wichtigkeit als für den mechanisch-selbstthätigen Kipper.

*) Die grösste Kohlenausfuhr eines Monats hat in den Rheinhäfen nach statistischen Aufzeichnungen 13,4 pCt. der bezüglichen Jahresausfuhr betragen. Die Durchschnittsleistung eines Tages in diesem Monat entsprach daher $\frac{13{,}4}{27} = 0{,}5$ pCt. der Jahresausfuhr. Waren alle Verladevorrichtungen gleichmässig beim Verladegeschäft betheiligt, so entsprach die grösste Tagesleistung genau 1 pCt. derjenigen des ganzen Jahres, wenn in dem Monat des grössten Verkehrs an einem Tage durchschnittlich nur die Hälfte der höchst möglichen Leistung erreicht wurde.

Die Zusammenstellung der Einzelbeträge gibt nunmehr die folgenden Zahlen als Selbstkosten des Betriebes für das Verladen einer Tonne Kohlen:

	beim hydraulischen Kipper	beim selbstthätigen Kipper
für das Zu- und Abführen der Wagen	2 ₰	2 ₰
für Aufsicht der Arbeiter, Betriebsmannschaft des Kippers und Schmiermaterial	2 „	1,5 „
Beschaffung des Druckwassers . . .	4 „	—
Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals sowie Unterhaltung des Kippers	4,7 „	1,4 „
Zusammen	12,7 ₰	4,9 ₰

Es stehen also bei den angenommenen Jahresleistungen auch die Betriebskosten ungefähr in dem gleichen Verhältniss 1 : 2,5. Dieses Verhältniss wird durch eine ungleiche Werthverminderung der Kohle zufolge der unvermeidlichen Zertrümmerung beim Abstürzen nicht beeinträchtigt, denn die Schonung der Kohle ist bei beiden Kippern, wie oben erwähnt, einander gleich.

Die geringen Anlagekosten und geringen Betriebskosten verbunden mit der grösseren Leistungsfähigkeit führen zu dem Schluss: dass der mechanisch-selbstthätige Kohlenkipper stets dem hydraulischen Kipper vorzuziehen ist, sobald seine Anlage überhaupt möglich ist. Letzteres wird allein durch die hohe Lage der Gleise bedingt. Es wird sich daher stets empfehlen, die Hafengleise auf die zur Anlage von selbstthätigen Kippern erforderliche Höhenlage zu bringen, sofern solches ohne zu grosse Kosten ausführbar ist. Stehen einer solchen Anlage erhebliche Schwierigkeiten entgegen, können die Kippergleise die erwähnte Höhenlage nur unter Aufwendung unverhältnissmässig hoher Kosten erhalten, dann — aber auch nur dann — ist die Erbauung eines hydraulischen Kippers geboten. Die bezeichnete Höhenlage der Ufergleise wird am Flusshafen fast stets erreicht werden können, da hier immer hochwasserfreie Dämme anzulegen sind, und die dadurch gewonnene Höhenlage der Gleise in den meisten Fällen für das Abstürzen der Kohlen ohne Hebung der Wagen genügt. In einem Seehafen dagegen, wo die grössere Bordhöhe des Seeschiffes an sich eine ungleich höhere Lage der Schüttrinne, also auch eine grössere Höhe für den Wagen während der Drehung verlangt, wird in den meisten Fällen eine ausreichend hohe Gleislage nur mit grossen Kosten gewonnen werden können. Diesen Thatsachen entsprechend haben die selbstthätigen Kipper zumeist Verwendung im Flusshafen, die hydraulischen dagegen vornehmlich im Seehafen gefunden.

(Schluss folgt.)

Die Wiener Stadtbahn-Enquete im Oesterreichischen Handelsministerium.

Im Handelsministerium fand am 28. v. Mts. die erste Sitzung der fachmännischen Berathung in Angelegenheit der Wiener Stadtbahn statt. Den Vorsitz führte Hofrath M. Ritter v. Pischof, Generalinspektor der Oesterreichischen Eisenbahnen. Die Generalinspektion war überdies durch die Herren Regierungsrath Wilhelm Dostal, Regierungsrath Gustav R. v. Grünebaum, Oberinspektor Peter Ponfickl, Inspektor Camillo Gerstenbrandt und Inspektor Franz Edler v. Schwarz vertreten. Als Vertreter der Firma Siemens & Halske waren Dr. Jacques und Eisenbahn-Bauinspektor Schwieger erschienen. Für die Verwaltungen der in Wien einmündenden Bahnen waren folgende Herren erschienen: Baudirektor Hofrath Pischof und Inspektor Ludwig Proske (Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen), Hofrath Richard Jeitteles (für die Wiener Verbindungsbahn), Betriebsdirektor Ronsperger und Centralinspektor Schwenk (Ferdinands-Nordbahn), Verkehrsdirektor Reinhardt und Oberinspektor Roller (Staats-Eisenbahngesellschaft), Verkehrsdirektor Pfeiffer, R. v. Wollheim und Oberinspektor Anton Aichinger (Südbahn), Oberbaurath Achilles Thommen und Centralinspektor

Wilhelm (Oesterreichische Nordwestbahn), Betriebsdirektor de Lyro (Eisenbahn Wien-Aspang). Die Sitzung wurde vom Vorsitzenden Hofrath Pischof mit einer Ansprache eröffnet, worin er auf die Bedeutung der Stadtbahnfrage verwies und an die versammelten Vertreter der Wiener Bahnen die Bitte richtete, zur Erfüllung des Wunsches, den der Handelsminister in seinem Erlasse bezüglich der Stadtbahn aussprach, nach Kräften beizutragen. Hofrath Pischof verlas den Erlass — wir haben denselben seinerzeit publizirt — und forderte sodann die Vertreter der Firma Siemens & Halske auf, der Enquete eine Darlegung des Projektes zu geben. Bauinspektor Schwieger setzte hierauf in eingehender Weise die bautechnische Seite des Projektes sowie das Betriebsprogramm auseinander. Wie man weiss, schlägt die Firma zunächst nur den Bau der sogenannten Donaukanallinie von Heiligenstadt zum Münzamte (4,57 km), von da die Benutzung der Wiener Verbindungsbahn bis Matzleinsdorf, weiter die auf den Südbahngleisen sich vollziehende Fortsetzung bis Unter-Hetzendorf und schliesslich die Benutzung der im Staatsbesitze befindlichen Linie Unter-Hetzendorf-Hütteldorf (Penzing) vor. Die erwähnten Strecken bestehender Bahnen müssten rekonstruirt und die ganze Linie von Heiligenstadt bis Hütteldorf müsste unter einheitliche Betriebsverwaltung gestellt werden. An die Darstellung des Bauinspektors Schwieger, welche den grössten Theil der Sitzung in Anspruch nahm, knüpfte sich eine Diskussion über die Stadtbahnfrage überhaupt. Aus der Mitte der Vertreter der Bahnen wurde hervorgehoben, dass man sich in erster Reihe über das Betriebsprogramm klar sein müsse. Es müsse feststehen, ob die Stadtbahn blos den lokalen Personenverkehr oder ob sie auch den Extern- und Güterverkehr leiten wolle. Erst nach Beantwortung dieser Fragen könne man das Bauprogramm entwerfen. Bezüglich des von der Firma Siemens & Halske vorgelegten Projektes enthielten sich die Vertreter der Bahnen einer näheren Besprechung. Aus den allgemeinen Aeusserungen ging jedoch hervor, dass die Bahnen, wenn das Projekt in seinen Details zur Erörterung gelangen wird, viele Einwendungen erheben werden. Heute wurden namentlich Bedenken hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der projektirten Linien erhoben, ja von einzelnen Rednern wurde direkt erklärt, die Donaukanal-Linie würde absolut ausser Stande sein, den gesammten Lokalverkehr der Hauptbahnen zu übernehmen und zu bewältigen. Der Vertreter der Firma Siemens & Halske nahm wiederholt das Wort, um die Einwendungen zu entkräften, allein es wurde heute bereits angedeutet, dass die Bahnen nicht geneigt sind, die Opfer zu bringen, welche die baulichen Neuanlagen auf den bestehenden Linien erfordern würden. Im übrigen blieb die heutige Sitzung auf den allgemeinen Ideenaustausch beschränkt. Wenngleich nach dem Eindrucke, den man aus dem Verlaufe der heutigen Diskussion gewann, wenig Aussicht vorhanden ist, dass die Stadtbahnfrage endlich der Lösung nahe sei, so muss man doch den weiteren Verlauf der Enquete abwarten, ehe man ein bestimmtes Urtheil fällt. Der Vorsitzende übergab zum Schlusse der Sitzung den Mitgliedern der Enquete einen Fragebogen resp. eine Zusammenstellung von Fragen, welche für die Aufstellung zunächst eines Betriebs- und dann eines Bauprogrammes der Donaukanal-Linie von Wichtigkeit sind, damit dieselben, unbeschadet der im Laufe der Konferenzen sich etwa noch weiter ergebenden, neuen Gesichtspunkte seitens der Bahnverwaltungen noch vor den weiteren Konferenzen in Berathung gezogen und die respektiven Vertreter der Bahnen mit den entsprechenden Informationen in die Debatten über dieselben eintreten können. Diese Fragen, welche in der nächsten am 11. Oktober stattfindenden Sitzung zur neuerlichen Berathung kommen sollen, lauten:

Fragestellung anlässlich der Vorlage eines Projektes von Siemens & Halske behufs Verbindung der Kaiser Franz-Josef-bahn mit der Wiener Verbindungsbahn:

1. Soll nur ein Lokalverkehr auf der Stadtbahnlinie Heiligenstadt-Münzamt-Hütteldorf-Penzing eingeführt werden, beziehungsweise sollen nur eigene Züge auf dieser Strecke verkehren? oder

2. Soll ein Theil der Züge der Hauptbahnen über die Stadtbahnlinie geleitet werden und welche Züge? — Falls Externverkehr als zweckmässig abzuwickeln erkannt wird: Eventualfrage: Welche Punkte der Stadtbahnlinie Heiligenstadt-Münzamt-Hütteldorf-Penzing sind als Stationen und welche als Haltestellen einzurichten?

3. In welchen Minimalzeiträumen sollen die Züge auf einander folgen?

4. Kann der Frachtenverkehr auf der Strecke Hauptzollamt-Hütteldorf-Penzing aufrecht erhalten werden? Bei Verneinung der vierten Frage: Eventualfrage: Welche Vorkehrungen sind im Falle der Benutzung der Donau-Uferbahn für die Abwickelung des Hauptverkehrs zum Hauptzollamte und zur Grossmarkthalle zu treffen?

5. Wie sollen die bestehenden, in die Stadtbahnlinie einzubeziehenden Strecken der Wiener Verbindungsbahn und die Strecke Hetzendorf-Hütteldorf-Penzing für die Durchführung des in Aussicht genommenen Stadtbahnverkehrs ergänzt werden und welche Umgestaltungen, beziehungsweise Neuanlagen sind an der Einmündungsstelle der Donaukanal-Linie nächst dem Bahnhofe Hauptzollamt erforderlich?

6. Ist bei der Anlage der Donaukanal-Linie auf einen Approvisionirungsverkehr Rücksicht zu nehmen? Im Bejahungsfalle: Welche Vorkehrungen, bezüglich Herstellungen sind in diesem Falle zu treffen?

7. Genügen für die Abwickelung des in Aussicht genommenen Verkehrs die projektirten zwei Gleise der Bahnlinie Heiligenstadt-Münzamt-Meidling?

8. Welchen Einfluss würde der Ausbau der Wienthal-Linie, wenn deren baldige Ausführung in Aussicht genommen werden könnte, auf die in der Strecke Heiligenstadt-Hütteldorf-Penzing und der Donau-Uferbahn als nothwendig erkannten Herstellungs- beziehungsweise Ergänzungsbauten ausüben? Und wäre es zulässig, Restringirungen an diesen Anlagen vorzunehmen?

9. Sind die zur Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Oesterreichischen Nordwestbahn auszuführenden Verbindungslinien von solcher Wichtigkeit, dass deren gleichzeitige Herstellung mit der Donaukanal-Linie vom Standpunkte der Bahnverwaltungen wünschenswerth erscheint?

10. Welche sonstigen Bahnverbindungen müssen noch zur Realisirung des Stadtbahnnetzes und dessen rationeller Verbindung mit sämmtlichen in Wien einmündenden Hauptbahnen ins Auge gefasst werden?

11. Welche Kosten werden die als nothwendig erkannten Umgestaltungen und Herstellungen auf den in den Stadtbahnverkehr einbezogenen oder durch denselben beeinflussten Betriebsstrecken verursachen, beziehungsweise erreichen?

12. In welchem Ausmasse, bezw. in welcher Art hat jede der interessirten Bahnverwaltungen sowohl an den Kosten der infolge Realisirung der Stadtbahn erforderlichen baulichen Anlagen, als auch an den Kosten des künftigen Betriebes auf derselben zu partizipiren?

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Wiederzusammentritt der Legislative und die Ressortminister.

In beiden Reichshälften haben die gesetzgebenden Körper ihre Thätigkeit wieder aufgenommen, stehen aber neuen Ministern gegenüber, welche das Eisenbahnwesen vertreten. Dem Oesterreichischen Reichsrathe präsentirte sich der neue Handelsminister Marquis v. Baquehem, welcher gleich genöthigt war, die weiter unten besprochene Gesetzesvorlage über die Nachtragsforderung der Oesterreichischen Staatsbahnen für die letzten 5 Jahre zu vertreten. Die Offenheit, mit welcher er diese Erbschaft seines Vorgängers wenn auch nicht zu rechtfertigen, doch zu erklären suchte, sicherte ihm ein bei solchen heiklen Finanzfragen gerade nicht häufiges Entgegenkommen. Er betonte die Eigenart des Eisenbahnbetriebes, welcher die Aufstellung und Einhaltung eines Präliminares an sich schwierig macht, welche Schwierigkeit sich bei der Neuheit des Staatsbahnsystems und dadurch erhöhte, dass die Betriebsobjekte durch den Hinzutritt neuer Linien mit anders gearbeiteten Präliminarien vielfach verändert wurden. Unter diesen besonderen und den unsern Bahnverkehr störenden allgemeinen Verhältnissen möge der Staatsbahnverwaltung eine günstigere Beurtheilung zu Theil werden; es seien Massnahmen eingeleitet, um den finanziellen Dienst und die Gebarungskontrole der Staatseisenbahnen entsprechend zu regeln und die Einhaltung des Präliminares thunlichst zu sichern. Es wird schliesslich die Gewähr dafür geboten, dass solche Ueberschreitungen in der Folge nicht mehr vorkommen werden. Uebrigens wurde der Minister auch wegen der Winter-Fahrordnung auf zwei Linien der Staatsbahnen interpellirt, ferner wurden die Baurechnungen der vormaligen Direktion für Staats-Eisenbahnbauten über die auf Staatskosten hergestellten Eisenbahnlinien Donau-Uferbahn und Erbersdorf-Würbenthal dem Budgetausschuss zugewiesen; endlich wurden die Petitionen des Stadtrathes der Stadtgemeinde Wlaschim, dann mehrerer Gemeinden des Bezirkes Wlaschim um Feststellung der Subvention aus Staatsmitteln zum Ausbaue der Lokalbahn Beneschau-Wlaschim der Regierung zur eingehendsten Würdigung abgetreten, desgleichen die Petition des Stadtrathes von Diwischau nebst mehreren Gemeinden um Bewilligung einer staatlichen Subvention zum Ausbau der Lokalbahn Beneschau-Wlaschim.

Im Ungarischen Reichstage wurde dem zurückgetretenen Kommunikationsminister Baron Kemény die vollste Sympathie ausgedrückt. Derselbe bemerkt in einem offenen Schreiben an seine Wähler (als Abgeordneter) über die Ursachen seines Rücktrittes: es seien hinsichtlich des Vorgehens bei gewissen Vizinalbahnen oder in einigen Fragen, bei einzelnen subventionirten Bahnen zwischen ihm und seinen Kollegen Meinungsdifferenzen aufgetaucht, welche für das Kommunikations-

ministerium von prinzipieller Bedeutung wären. Der Ministerrath, dem die Entscheidung zugestanden, habe gegen ihn entschieden, und dadurch war für ihn die gebundene Marschroute vorgezeichnet, die er einzuschlagen hatte. Er wäre schon vor anderthalb Jahren wegen Kränklichkeit aus dem Amte geschieden, aber er hätte dasselbe in so schwerer Zeit nicht verlassen wollen.

Nachtragsforderungen der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Dem Abgeordnetenhause wurde, wie erwähnt, ein Gesetzentwurf, betreffend die Bedeckung von Nachtragsforderungen aus den Jahren 1881—1885 von der Regierung vorgelegt. Der Bedarf ist mit 5,3 Millionen Gulden beziffert, welchem ein Fonds von 1,7 Millionen Gulden aus der Durchführung der Prioritätenkonversion der Elisabeth-Westbahn zur Verfügung steht, so dass der faktische Bedarf sich jedenfalls unter der beanspruchten Ziffer halten wird und durch Emission von Notenrenten gedeckt werden soll. Dem die Lage nicht nur der Staats-, sondern auch der Privatbahnen kennzeichnenden Motivenberichte entnehmen wir folgendes: Es wird darauf verwiesen, dass bei der Eigenart des Eisenbahnbetriebes es sich nicht vermeiden lasse, je nach der wechselnden Konjunktur Mehrausgaben gegenüber dem Präliminare zu machen. Die Gefahr der Nichteinhaltung des gesetzlich bewilligten Präliminares bestehe bei den Staatseisenbahnen in einem höheren Grade, als bei allen anderen Zweigen des Budgets. Zudem wurde diese Gefahr gesteigert durch die Neuheit der Institutionen und durch die fortwährenden Aenderungen, welche das Staatsbahnnetz in den ersten fünf Jahren erfahren hat. Der Staatsbetrieb umfasste im Jahre 1881 nur 970 km, nahm in jedem Jahre an Ausdehnung zu und umfasst jetzt 5 131 km. Mit dieser stetigen und rasch fortschreitenden Ausdehnung des vom Staate zum grossen Theile für eigene Rechnung betriebenen Eisenbahnnetzes hängt ferner der Umstand zusammen, dass nach den Bestimmungen der Verstaatlichungsübereinkommen beim Uebergange der einzelnen Bahnen in den fortan auf Rechnung des Staates stattfindenden Staatsbetrieb für den der Betriebsübernahme vorausgegangenen Zeitabschnitt die rechnungsmässigen Resultate zu Lasten des Staates übernommen werden mussten, wenn auch die Verwaltung während dieser Uebergangszeit noch von den allerdings einer speziellen Staatskontrole unterstellten Privatgesellschaften, respektive von besonderen, zur Verwaltung einzelner Staatsbahnen eingesetzten Behörden und Organen besorgt worden war. Es waren mithin vom Staatsbetriebe in der Gegenstandsperiode auch Ausgaben zu bestreiten, welche sich auf Verfügungen der früheren Verwaltungen gründeten, und es hatte die Staats-Eisenbahnverwaltung während dieser Zeit vielfach mit Budgets zu gebaren, die auf Präliminarien beruhten, deren Aufstellung noch von den früheren Privatverwaltungen unter wesentlich anderen Voraussetzungen hinsichtlich der kommerziellen Stellung und Verkehrsaufgabe der betreffenden Bahn erfolgt war. Schliesslich ist es klar, dass unter den unausgesetzt steigenden Anforderungen, welche die Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung den öffentlichen Transportanstalten auferlegt, auch das staatliche Betriebsnetz ebenso wie die grosse Mehrzahl der Privatbahnen — die vom Staate garantirten nicht ausgeschlossen — von der allgemein wahrnehmbaren Ungunst der wirthschaftlichen Verhältnisse in den letzten Jahren nicht ganz unbeeinflusst bleiben konnte. Beispielsweise sei hier erwähnt, dass bei dem nur 623 km zählenden garantirten Netze der Oesterreichischen Nordwestbahn das wirkliche Erforderniss für Garantie-Vorschusszahlungen im Jahre 1884 um 1 817 535 fl. und im Jahre 1885 um 830 739 fl. grösser war, als bei der Präliminirung der Staatssubvention für diese Jahre angenommen worden ist. Bei allen die Staatsgarantie in Anspruch nehmenden Privatbahnen zusammen (2 513 km) hat aber das faktische Mehrerforderniss gegenüber der in den Staatsvoranschlägen für die bezüglichen Jahre unter Kapitel „Subventionen an Verkehrsanstalten" präliminirten Posten im Jahre 1884 2 164 707 fl. und im Jahre 1885 1 758 547 fl., daher zusammen in zwei Jahren 3 923 254 fl. betragen. Alle die vorhin besprochenen Umstände lassen es, wie der Motivenbericht hervorhebt, begreiflich erscheinen, dass auch beim Staats-Eisenbahnbetriebe in den ersten Jahren seines Bestandes der Erfolg gegenüber den unter anderen Voraussetzungen zu Stande gekommenen Voranschlägen bedeutende ungünstige Differenzen aufweist. Die Ueberschreitung beträgt im Ordinarium 2,1 Millionen Gulden, im Extraordinarium 3,2 Millionen Gulden. Dieses Mehrerforderniss von 5,36 Millionen Gulden wurde von der Staatsverwaltung aus den eigenen Kassenbeständen gedeckt, wodurch dieselbe genöthigt war, den für das Jahr 1886 angewiesenen Staatszuschuss von 11,1 Millionen Gulden fast vollständig an sich zu ziehen. Die Regierung wollte die Verantwortung nicht auf sich nehmen, diesen Betrag anzuweisen, und hierfür die Indemnität des Hauses bei der Prüfung der Rechnungsabschlüsse einzuholen. Auch die Form eines Nachtragskredits, der sich in der Regel auf bevorstehende Ausgaben bezieht, konnte nicht gewählt werden, und somit wird die Ergänzung der Kassenbestände der Staatsbahnen durch ein besonderes Gesetz verlangt. Aus dem Reservefonds der Elisabethbahn stehen der Regierung 1,7 Millionen Gulden zur Verfügung, und somit ist ein Betrag von 3,6 Millionen Gulden zu bedecken, was durch die Ausgabe von Märzrente erfolgen wird.

Verbot der Pfändung von Fahrbetriebsmitteln der Eisenbahnen.

Zu der in No. 77 S. 824 d. Ztg. mitgetheilten Verordnung der Oesterreichischen Regierung ist die Motivirung nachzutragen, mit welcher diese Verordnung dem Oesterreichischen Reichsrathe vorgelegt wurde:

Den Anlass zur Erwirkung dieser Kaiserlichen Verordnung bildete das am 1. Juni l. J. in Deutschland in Kraft getretene Gesetz vom 3. Mai 1886, betreffend die Unzulässigkeit der Pfändung von Eisenbahn-Fahrbetriebsmitteln. Die Anwendbarkeit dieses Deutschen Gesetzes auf die Fahrbetriebsmittel ausländischer Eisenbahnen ist nämlich von der Verbürgung der Gegenseitigkeit abhängig gemacht, und da nach dem bisherigen Stande der Gesetzgebung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern der Bestand der Reciprozität seitens der Regierung nicht hätte konstatirt werden können, so lag die Nothwendigkeit eines Aktes der Legislative vor, wollte man die Oesterreichischen Eisenbahnen des durch das berufene Gesetz vom 3. Mai 1886 ihnen in Deutschland eingeräumten Schutzes theilhaftig machen. In der Sache selbst, nach dem Deutschen Vorbilde auch den Betriebsmitteln fremder Bahnen im Inlande dieselbe Exemtion zuzugestehen, die daselbst den Betriebsmitteln Oesterreichischer Bahnen schon dermalen gesetzlich zukommt, konnte unter Voraussetzung der Gegenseitigkeit keinem Anstande unterliegen, weil dieselben Gründe des Schutzes und der Förderung des Eisenbahnverkehres, welche zu Gunsten der inländischen Eisenbahnen sprechen, auch zu Gunsten der im Inlande transitirenden Betriebsmittel auswärtiger Bahnen gelten. Dass aber zur Statuirung dieser Begünstigung der ausserordentliche Weg der Erlassung einer Kaiserlichen Verordnung betreten wurde, hat einerseits darin seinen Grund, dass die Regierung an den Austausch förmlicher Reciprozitätserklärungen mit Deutschland gleichzeitig mit der Königlich Ungarischen Regierung schreiten will, welche vorerst eine analoge Aenderung ihrer Gesetzgebung zu veranlassen hat, und dass die mit der Königlich Ungarischen Regierung hierüber eingeleiteten Verhandlungen erst kürzlich beendet werden konnten, anderseits dass schon am 1. Oktober l. J. neuerliche Kouponszahlungen solcher Eisenbahngesellschaften fällig werden, welche bisher infolge der sogenannten Kouponsprozesse die Beschlagnahme ihrer Fahrbetriebsmittel bei dem Uebergange derselben auf Deutsche Bahnen zu besorgen hatten, und auf Grund dieser Kaiserlichen Verordnung nunmehr voraussichtlich in die Lage versetzt sein werden, derartige Exekutionsmassregeln hintanzuhalten.

Auch dem Ungarischen Reichstage wurde folgende Gesetzesvorlage unterbreitet: „§ 1. Die zur Vermittelung des öffentlichen Personen- und Waarenverkehrs dienenden Betriebsmittel ausländischer Bahnen können vom Tage, an welchem sie in Verkehr gebracht werden, bis zur endgültigen Ausscheidung aus dem Besitzstande der Eisenbahn auf dem Gebiete der Länder der Ungarischen Krone nicht gepfändet werden, wenn Reciprozität in dieser Beziehung von Seite des betreffenden Staates gesichert ist. § 2. Die obligatorische Kraft dieses Gesetzes beginnt am Tage der Promulgirung. Mit dem im Einvernehmen mit dem Justizminister, beziehungsweise für Kroatien und Slavonien mit dem Banus, zu bewerkstelligenden Vollzuge des Gesetzes wird der Kommunikationsminister betraut." Diese Vorlage wurde vom Kommunikationsausschuss des Abgeordnetenhauses bereits angenommen. Aus den diesbezüglichen Verhandlungen ist folgendes nachzutragen: Justizminister Fabinyi erklärte, sowohl die Oesterreichische Regierung als die Deutsche Reichsregierung sind unterrichtet, dass bei uns die Unpfändbarkeit nur im legislativen Sinne normirt werden könne. Es unterliege keinem Zweifel, dass die Deutsche Regierung damit einverstanden sei. Der Austausch der gegenseitigen Deklarationen werde später stattfinden. Staatssekretär Baross erklärt, dass die Schritte zum Austausche dieser Deklarationen seitens unseres Auswärtigen Amtes unverzüglich werden eingeleitet werden. Auf die Frage, ob die Vorlage rückwirkende Kraft besitze, erwidert Baross, das gegenwärtig keinerlei Betriebsmaterial mit Beschlag-belegt sei.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat unter dem 4. September den Herren F. A. Püschner und Genossen in Tyssa in Böhmen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Kleinkahn der Dux-Bodenbacher Bahn über Tyssa, Raiza und Peterswald an die Reichsgrenze bei Hellendorf zum Anschlusse an die Sächsische Sekundärbahn Pirna-Berggiesshübel im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten, ferner dem Ingenieur Koloman Lukrits im Verein mit dem Bauunternehmer Wilhelm

Rzizek in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Lend nach Gastein im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Formularien für die Zusammenstellung der Bau und Betriebslängen.

Von der Oesterreichischen Generalinspektion wurden behufs konformer Behandlung bei Verfassung der Bau- und Betriebslängen der in jeder Bahnverwaltung stehenden Strecken im Sinne des Erlasses vom 8. Februar d. J. genehmigten Grundzüge jeder Bahnverwaltung einige Exemplare der von der Generalinspektion aufgestellten Entwürfe über die Zusammenstellung der Bau- und Betriebslängen als solche, wie für das Verzeichniss der Stationen und Haltestellen zur Berücksichtigung bei Aufstellung des Operates zugemittelt. (Diese Formularien sind im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" No. 108 d. J. abgedruckt.)

Ermordung eines Bahnwächters und Einbruchsdiebstähle in Stationsgebäuden.

In den letzten Tagen wurden die Ermordung eines Wächters auf einer Haltestelle der Franz-Josefbahn, welcher dort die Personenabfertigung besorgte, dann noch vier Einbruchsdiebstähle auf Stationen der Wien-Aspang Bahn und der Wien-Pottendorfer Bahn gemeldet. — Es wäre dringend geboten, dass solche, in einsamen Wächterhäusern oder kleinern Stationsgebäuden exponirte Bahnbedienstete wieder bewaffnet werden, wie dies in früherer Zeit der Fall war. Da aber auch die Schiesswaffe von dem plötzlich Angegriffenen oft nicht angewendet werden kann oder den Dienst versagt, so wäre überdies geboten, dass der in der Nacht jedem Angriffe preisgegebene Bedienstete zu seinem Beistande einen wachsamen starken Hund erhielte.

Unstatthaftigkeit des Stempelabzuges von den betreffenden Koupons.

Laut Entscheidung des Oesterreichischen Obersten Gerichtshofes vom 2. September ist es unstatthaft bei den Koupons jener Prioritäts-Partialobligationen, welche die Bemerkung enthalten, dass die Auszahlung der Zinsen „ohne allen Abzug" erfolge, die Koupons-Stempelgebühr bei der Auszahlung der Zinsen von dem Nennwerthe des Koupons in Abzug zu bringen. In den Motiven wird ausgeführt, dass zur Zeit der Konzessionirung der geklagten Eisenbahngesellschaft diejenigen Gebührengesetze bereits in Kraft waren, welchen zufolge die Koupons von Privat-Schuldverschreibungen und Aktien der Gebühr nach der wandelbaren Skala II und nach dem angewiesenen Betrage unterliegen; ferner, dass der Aussteller einer mit Koupons versehenen Aktie oder Schuldverschreibung die hiervon entfallende Gebühr an den Staatsschatz zu entrichten hat. Die Einwendung, dass diese Entrichtung für den Kouponsinhaber bezw. Gläubiger der Gesellschaft erfolgt und daher ihm abzuziehen sei, kann umsoweniger zugelassen werden, als sich dieselbe im Kouponstexte „zur Zahlung der Zinsen ohne Abzug" verpflichtet hat. — Es ist verwunderlich, dass die fragliche Gesellschaft es auf diesen doch zur Diskreditirung der Eisenbahntitres führenden Prozess ankommen liess, nachdem es doch notorisch ist, dass ein ganz ähnlicher Streitfall von der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn schon vor mehreren Jahren verloren wurde, seit welcher Zeit bei den übrigen Bahngesellschaften, welche die erwähnte Verpflichtung übernommen haben, kein Koupons-Stempelabzug stattfindet.

Die Oesterreichischen Verbandstarife mit Rumänien.

Zu der unter dieser Ueberschrift in No. 77 S. 824 d. Ztg. gebrachten Notiz tragen wir wegen der vitalen Wichtigkeit dieses Verkehrs für unsere Eisenbahnen folgende der „N. Fr. Pr." entnommene weitere Ausführung dieser Eingabe an die beiden Regierungen nach. Die Eisenbahnverwaltungen weisen in derselben darauf hin, dass sie seinerzeit dem an sie gerichteten Appell, zur Unterstützung der zollpolitischen Aktion der beiden Regierungen die direkten Tarife mit Rumänien zu kündigen, entsprochen haben, erklären aber, dass die Aufhebung der Verbandstarife die gewünschte Wirkung nicht herbeiführen könnte, denn es hat sich schon jetzt, während noch die direkten Tarife bestehen, gezeigt, dass ausschliesslich die Zölle für den Verkehr massgebend sind. Die Aktion der Eisenbahnen könnte vielleicht nur dann eine Unterstützung bieten, wenn die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft die entsprechenden Tarifmassnahmen träfe, wenn insbesondere die Umschlagstarife, welche zwischen der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft und den Rumänischen Bahnen via Wien-Verciorova vereinbart sind, ausser Kraft gesetzt würden. Das bezügliche Uebereinkommen dauert aber jedenfalls noch bis Ende 1887, während die direkten Tarife zwischen den Oesterreichischen und Rumänischen Eisenbahnen schon am 31. Oktober ausser Kraft treten sollen. Allein abgesehen von den kombinirten Tarifen via Wien-Verciorova, stehen den Rumänischen Bahnen für den Verkehr mit Deutschland noch drei Wege offen. Erstens der Seeweg via Hamburg, Stettin und Antwerpen einerseits und den Häfen Braila-Galatz andererseits; es sind jetzt bereits alle Massnahmen getroffen, um den Verkehr soviel als möglich auf diesen Weg zu lenken. Zweitens steht der Schienenweg via Russland über Ungheni zur Disposition, und auch diesbezüglich sollen bereits Verhandlungen eingeleitet worden sein, um die entsprechenden ermässigten Tarife aufzustellen; drittens bestehen ausser dem Umschlage in Wien auch Donau-Umschlagstarife via Passau und Regensburg. Seinerzeit wurde in dem sogenannten Berliner Vertrage zwischen den Oesterreichischen und den Deutschen Bahnen vereinbart, dass die Donau-Umschlagstarife für Passau und Regensburg um 20 pCt. höher sein sollen als die anderen direkten Tarife. Es ist nun zu besorgen, dass, falls die direkten Tarife mit Rumänien aufhören, die Deutschen Bahnen diese Vereinbarung kündigen, und dass eventuell noch weitere Ermässigungen Platz greifen. All' dieses zeigt, dass im Falle der Aufhebung der direkten Tarife für den Verkehr von Deutschland nach Rumänien zum mindesten ebenso wohlfeile Frachten zur Verfügung stehen werden, wie bisher, und dass trotz der Zollerhöhung der vorhandene Verkehr theils den Donauweg, theils den Seeweg, theils die Russische Route nehmen werde. Welche Wirkung die Zollmassnahmen auf die Einnahmen der betheiligten Bahnen geübt haben, zeigt die folgende vergleichende Zusammenstellung der Einnahmen, welche die zunächst betheiligten Bahnen im Verkehr mit Rumänien erzielten:

		April fl.	Mai fl.	Juni fl.
Staats-Eisenbahngesellschaft (Ungarische Linie)	1885	169 184	268 475	167 403
	1886	80 230	155 514	19 079
Ungarische Staatsbahnen und Arad-Temesvarer Bahn	1885	39 918	130 630	99 621
	1886	44 164	56 307	11 589
Lemberg-Czernowitzer Bahn (Oesterreichische Linien)	1885	24 685	62 608	53 903
	1886	8 761	12 225	1 174
Zusammen	1885	233 787	461 713	320 927
	1886	113 155	224 046	31 832

Diese Daten liefern den Beweis, dass schon die mit 1. Juni eingetretenen Zollerhöhungen hinreichten, um den Verkehr mit Rumänien wesentlich zu unterbinden. Die Tarife sind nicht im Stande, einen Einfluss auf den Verkehr auszuüben. Der Verkehr wird sich nur nach der Höhe der Zölle steigern oder vermindern. Die Beseitigung der direkten Tarife würde nur die Wirkung haben, dass auch die noch vorhandenen geringen Exporte dem Wasserwege zugeführt werden. Die Aufhebung der direkten Tarife würde aber auch im Falle der Wiederherstellung guter Beziehungen zwischen Oesterreich und Rumänien einen nachtheiligen Einfluss ausüben. Denn mit den Tarifen müssen gleichzeitig auch sämmtliche, nach langer Mühe zu Stande gekommene Verbandseinrichtungen, wie insbesondere das Verbandsstatut, die Verkehrseintheilung, die Geldabrechnungen, die einheitlichen Bestimmungen für den Güterverkehr u. s. w. aufhören. Wenn der Oesterreichische Schienenweg verschlossen ist, werden vielleicht auch Vereinbarungen zwischen den Rumänischen und den Deutschen Bahnen getroffen werden, welche beiderseits gewisse Verpflichtungen auferlegen, die nicht ohne weiteres rückgängig gemacht werden könnten und den Oesterreichischen Bahnen die eventuelle Wiederherstellung der bisherigen Verhältnisse sehr erschweren würden. Die Eisenbahnverwaltungen weisen endlich auf die zahlreichen Tarifbegünstigungen hin, welche für den Export nach Rumänien bestehen und deren Beseitigung für den Oesterreichischen Handel jedenfalls von Nachtheil wäre. In Erwägung aller dieser Momente wird an die Regierung die Bitte gerichtet, genehmigen zu wollen, dass die an dem direkten Verkehre mit Rumänien betheiligten Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen mit den Rumänischen Staatsbahnen zu dem Zwecke in Unterhandlung treten, um die Verbandstarife mit Rumänien auch nach dem 31. Oktober weiter aufrecht zu erhalten.

Der Petroleumverkehr mit Triest.

Das vorerwähnte Blatt bringt hierüber folgende Mittheilung: Die ersten 2 Petroleum-Cisternenwagen von Triest nach München sind bereits abgegangen, während bisher überhaupt nur Fässer verladen worden waren. Die Versendung des Petroleums in Cisternenwagen wird natürlich erst in dem Augenblicke in grossem Massstabe erfolgen, wenn die Petroleumreservoirs fertiggestellt und auch der Transport mittelst der Cisternenschiffe (Tankschiffe) ermöglicht sein wird. Nächstens soll der Dampfer „Swiet" aus Batum hier eintreffen, und man glaubt, dass derselbe sofort in die bis dahin fertiggestellten Reservoirs der Firma Lindheim & Comp. wird gelöscht werden können. Das erste Cisternenschiff der Firma Gebrüder Nobel, der in Schweden gebaute Dampfer „Petrolea" mit einem Fassungsraume von 2200 t, dürfte Ende Oktober ankommen. Es wurden bereits 15 Cisternenwagen der letzteren Firma auf der Südbahn „eingeschrieben", d. h. als Wagen konsignirt,

welche bestimmt sind, ausschliesslich auf der Südbahn zwischen Triest und einer anderen Station der letzteren zu verkehren.

Die Eisenbahntarife für Viehtransporte.

Die Steiermärkische Landwirthschafts-Gesellschaft hat sich infolge der schon seit langer Zeit laut gewordenen Beschwerden der Viehzüchter, dass für Viehtransporte die Frachtgebühr nach Stück eingehoben wird, wodurch die Verfrachtung der minderwerthigen für die Zucht bestimmten Rinder demselben Frachtsatz unterlag, wie das schwere für den Konsum bestimmte Mastvieh, bemüssigt gesehen, wegen Aenderung dieses ungünstigen Frachtsatzes sich an das K. K. Ackerbau-Ministerium mit der Bitte zu wenden, dass in Hinkunft die Fracht nicht mehr nach der Stückzahl, sondern nach dem Gewichte der Thiere berechnet werden dürfe. Wohl infolge dessen hat die Südbahn ein Rundschreiben dahin erlassen, dass sie, um nahegelegten Wünschen zu entsprechen, die bisher nur fallweise — über spezielles Ansuchen gewährten — „Zuchtviehtarife“ dadurch allgemein einführe, dass sie von nun ab bis auf Widerruf für Zuchtvieh: Zuchtstiere, Zuchtkühe, Zuchtkälber, Zuchtschafe und Zuchtschweine, welches mittelst Attestes als solches legitimirt ist, die Beförderung als Frachtgut ohne Rücksicht auf die zur Beförderung gelangte Stückzahl zu einem bedeutend ermässigten Frachtsatz übernehme, und sind diesem Rundschreiben die Transportgebühren angefügt.

Bahneröffnungen in Oesterreich.

Am 1. d. Mts. wurde seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft die Theilstrecke Bruck a. d. Leitha-Petronell der Lokalbahn Bruck-Hainburg mit den Stationen Bruck a. d. Leitha, Rohrau, Petronell und der Haltestelle Pachfurth dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Stationen Bruck a. d. Leitha, Rohrau und Petronell werden für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Pachfurth für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr, sowie für Frachten in ganzen Wagenladungen eröffnet. An demselben Tage wurde die Anschlussstrecke Graslitz-Klingenthal mit den Stationen Unter-Graslitz, Ober-Graslitz und Klingenthal dem öffentlichen Verkehre übergeben und hierdurch der Anschluss der gesellschaftlichen Linien an jene der Königlich Sächsischen Staatsbahnen in Klingenthal hergestellt. Die bisherige Station Graslitz führt vom obigen Tage an den Namen Unter-Graslitz und wird blos für den Frachten-Wagenladungsverkehr und bis auf weiteres auch für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet sein. Die Stationen Ober-Graslitz und Klingenthal dagegen werden dem Gesammtverkehr dienen.

Ausserordentliche Generalversammlung der Wien-Aspang Bahn.

Zum Zwecke der Beschlussfassung über die Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Emission eines Prioritätsanlehens, Konvertirung der gesellschaftlichen Prioritätsaktien und Fundirung der schwebenden Schuld der Gesellschaft wurde am 28. v. Mts. diese Generalversammlung abgehalten. Diese Anträge wurden auch wie folgt genehmigt: Der Verwaltungsrath wird ermächtigt zum Zwecke der Zurückziehung der im Umlaufe befindlichen 17 000 Stück Prioritätsaktien, dann zur Begleichung der Investitionsschuld an die Société Belge de chemins des fer und zur Schaffung einer Reserve für weiter nöthige Investitionen folgende neue Emissionen zu bewirken, und zwar: a) ein Prioritätsanlehen erster Emission zu schaffen und al pari zu begeben im Betrage von 4 000 000 fl. in Silber, eingetheilt in 20 000 Theilschuldverschreibungen à 200 fl., mit 4 pCt. pro anno verzinslich und innerhalb 60 Jahren, vom Jahre 1887 angefangen, im Wege jährlicher Verloosung rückzahlbar mit nachhinein zahlbaren Zinsenkoupons pro 2. Januar und 1. Juli, dessen Verzinsung mit 1. Juli 1886 zu beginnen hat; b) eine Aktienemission im Betrage von 1 250 000 fl. als Erhöhung des bestehenden Aktienkapitals durch Hinausgabe neuer, den bisherigen Stammaktien gleichartiger und mit denselben gleiche Rechte geniessender 6 250 Stück Aktien à 200 fl. in Noten. Der Verwaltungsrath wurde ferner ermächtigt, von den zu emittirenden 4 Millionen Gulden Prioritäten und 1 250 000 fl. Aktien, den Nominalbetrag von 3 Millionen Gulden Prioritäten und den Betrag von 1 250 000 fl. Aktien, zusammen 4,25 Millionen Gulden zur Rücklösung der gegenwärtig bestehenden 17 000 Stück Prioritätsaktien à 200 fl. Gold mit 1,25 für je 1 000 fl., daher in Summa mit 4,25 Millionen Gulden zu verwenden, ferner von dem Restbetrage von 1 000 000 fl. Prioritäten die Investitionsschuld einschliesslich Zinsen bis 30. Juni 1886 in dem von der Staatsverwaltung anerkannten Betrage an die „Société Belge“ zu begleichen und den sodann noch verbleibenden Restbetrag dieser Million Prioritäten als Investitionsreserve für allfällige weitere Investitionen in Aufbewahrung zu nehmen. Die eingezogenen 17 000 Stück Prioritätsaktien sammt Koupons sind zu vernichten.

Die Debrecziner Lokalbahn.

Diese Bahn wurde sammt ihrem sämmtlichen Fundus instructus der Wiener Firma Lindheim & Comp. von einer sich demnächst konstituirenden Aktiengesellschaft abgekauft, welche zur Zeichnung eine Einladung erlassen hat. Die Dauer der Unternehmung ist auf Grund des mit der Stadt Debreczin abgeschlossenen Vertrages vorläufig auf 48 Jahre bestimmt. Das Aktienkapital wurde auf 300 000 fl. in 3 000 Aktien à 100 fl. fixirt, wovon die Hälfte seitens der Gründer behalten, die andere zur Subskription bis zum 15. Oktober d. J. aufgelegt wird. Der Kaufpreis der erwähnten Vizinalbahn beträgt 250 000 fl. Von der Differenz von 50 000 fl. werden 25 000 fl. für weitere Investitionen reservirt, während der gleichübrige Rest die Vorauslagen der Gründer decken soll.

Erweiterung der Verkehrslinien des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd.

Wie der „P. L.“ mittheilt, sucht der Lloyd angesichts der Dinge, die sich im Seehandel entwickeln, die Verkehrsbeziehungen der Oesterreichischen Küstenplätze mit nahen und fernen Häfen zu erweitern und zu vervielfältigen; davon zeugen Massnahmen, die gegenwärtig in Vorbereitung sind und die darauf abzielen, den Verkehr zwischen den Häfen der östlichen und westlichen Küste des Adriatischen Meeres durch einen regelmässigen Dienst zu erleichtern und reger zu gestalten. Schon längst ist es der Wunsch der Italienischen Handelsstädte an der Adria, Süditalien und besonders den Hafen von Brindisi mit Dalmatien und dem Ungarischen Litorale in direkten regelmässigen Verkehr gebracht zu sehen, während eine andere Forderung dahin geht, die Verbindung zwischen Venedig, Scutari und Valona weiter auszubilden. Die Lloydverwaltung lässt gegenwärtig die Italienischen Häfen des Adriatischen Meeres bereisen, um die Handelsbewegung in denselben zu studiren und je nach dem Ergebniss dieser Erhebungen ihre Adriatischen Linien mit den Italienischen Küstenplätzen in direkten Verkehr zu bringen. Natürlich wird auch dem Ungarischen Seehafen ein solch direkter und regelmässiger Verkehr mit Italien sehr zugute kommen.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Antwort, welche der Ungarische Ministerpräsident auf die Interpellation betreffend die gegenwärtige Lage der Balkanstaaten ertheilte, wirkte in Verbindung mit dem diktatorischen Auftreten Kaulbars' in Sofia äusserst verstimmend, doch wurden hiervon die Transportwerthe ungeachtet der vorerwähnten Nachtragsforderungen der Oesterreichischen Staatsbahnen weniger berührt. Die Börse hofft, dass dieselben nunmehr die Tarife erhöhen müssen, welchem Beispiele dann die Privatgesellschaften folgen werden; sie eskomptirte daher schon diese allgemeine Tariferhöhung. Von dieser günstigen Stimmung profitirten besonders Staatsbahn (230.80), deren Linie Arad-Temesvar verstaatlicht werden soll und Elbethal (169.25), welche eine überraschend gute Einnahmewoche hatte; vorübergehend gedrückt war Carl-Ludwig (195) wegen der Quarantäne an der Russischen Grenze und Franz-Josef (229.25) infolge der Arbitrageabgaben und der Befürchtung, dass davon aus dem Reservefonds der Staatseisenbahnen ein grösserer Posten zur theilweisen Bedeckung des Nachtragskredites auf den Markt gelangen wird.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Kilometerzeiger. Die geschäftsführende Direktion hat die Kilometerzeiger No. 79 (Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn), No. 79a (Szamosvölgyer Eisenbahn) und No. 85 (Holländische Eisenbahn) neu, zu den Kilometerzeigern No. 38 (Königlicher Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt a/M.) und No. 74 (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen) je den III. Nachtrag, zum Kilometerzeiger No. 39 (Königlicher Eisenbahn-Direktionsbezirk Hannover) den IV. Nachtrag und zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern den I. Nachtrag ausgegeben. Durch die Kilometerzeiger No. 79 und 85 werden die älteren Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst den ersten Nachträgen zu denselben, durch den III. Nachtrag zum Kilometerzeiger No 38 werden die beiden ersten zu demselben erschienenen Nachträge, durch den III. Nachtrag zum Kilometerzeiger No. 74 werden die bisher gültigen Kilometerzeiger No. 64 (Dux-Bodenbacher Eisenbahn) und No. 76 (Prag-Duxer Bahn), endlich durch den I. Nachtrag zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern werden sämmtliche bisher zu dieser Sammlung erschienenen Nachträge aufgehoben. Diese ungültig gewordenen Drucksachen sind aus den Händen der Dienststellen zurückzuziehen und zu vernichten.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Das vereinsseitig bisher noch nicht erschienene Verzeichniss des Güterwagenparkes der Szamosvölgyer Eisenbahn ist unter No. 79a von der geschäftsführenden Direktion ausgegeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4435 vom 2. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Ueberweisung eines Streitfalls zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 4452 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 4455 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 4456 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die No. 9 der Veränderungs-Nachweisung zur Vereinskarten-Liste vom 1. Januar d. Js. (abgesandt am 6. d. Mts.).

Aus der Schweiz.

Brünigbahn.

Nach den Schweizer Zeitungen sind zwei Anerbietungen bezüglich des Baues dieser Eisenbahn eingegangen. Das eine geht von der Belgischen Gesellschaft für Eisenbahnen aus, erbietet sich zur Gründung einer anonymen Gesellschaft mit dem Sitz in Bern und einem Aktienkapital von 2 400 000 Frcs. Sie will die Obligationen (3 000 000 Frcs.) bei einer Gruppe Berner Kapitalisten unterbringen. Dagegen beansprucht die Belgische Gesellschaft sowohl von der Staats- als von der Kantonalregierung eine Beihilfe à fonds perdu von 600 000 Frcs., zahlbar nach der Betriebseröffnung der Linie, sowie dass die Jura-Bern-Luzernbahn für die Konzessionsdauer die Betriebsleitung gegen 50 pCt. der Roheinnahme übernehme.

Das zweite Anerbieten ist von einem Konsortium zu Bern eingereicht, welches die Kosten der Linie auf 5 000 000 Frcs. veranschlagt; zur Deckung dieses Betrages will es 3 000 000 Frcs. in Obligationen und 1 000 000 Frcs. in Prioritätsaktien begeben und zwar für eigene Rechnung, jedoch unter der Bedingung, dass der Staat und die Kantonsregierung 1 000 000 Frcs. in Stammaktien übernimmt. Ferner wünscht das Konsortium, dass die Jura-Bern-Luzernbahn den Bau der neuen Linie für 4 250 000 Francs ausführt und sich gegen 50 pCt. der Roheinnahme zum Betriebe derselben verpflichtet. St.

Präjudizien.

v. O. **Haftpflicht. Die Verbindlichkeit mehrerer Kinder zur Bestreitung des Unterhalts ihrer Eltern ist weder eine solidarische, noch eine untheilbare, vertheilt sich vielmehr unter die mehreren Kinder nach Verhältniss der Vermögenslage eines jeden leistungsfähigen Kindes.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die Beklagte hat ihre Haftpflicht aus dem Gesetze vom 7. Juni 1871 für den Unfall anerkannt, welcher den in ihren Diensten befindlichen J. M. am 7. Dezember 1884 im Betriebe der Eisenbahn zugestossen ist und dessen Tod verursacht hat. Der Getödtete war zur Zeit seines Todes vermöge der Bestimmungen der Artikel 205 u. 208 Code civil verpflichtet, den Klägern, seinen Eltern, den Unterhalt zu gewähren. Diese können daher in Gemässheit des § 3 des erwähnten Gesetzes vom 7. Juni 1871 von der Beklagten insoweit Ersatz fordern, als ihnen infolge des Todesfalles der Unterhalt entzogen wurde. — Was nun die Unterhaltungspflicht des Getödteten seinen Eltern gegenüber anlangt, so richtete sich dieselbe zufolge Artikel 205 u. 208 a. a. O. einerseits nach dem Bedürfniss der Berechtigten und andererseits nach der Leistungsfähigkeit des Verpflichteten. Die Kläger haben noch fünf Kinder am Leben. Die Verbindlichkeit mehrerer Kinder zur Bestreitung des Unterhalts ihrer Eltern ist weder eine solidarische, noch eine untheilbare; das erstere nicht, weil es an einer gesetzlichen Bestimmung gebricht, welche die Verbindlichkeit für eine solidarische erklärt (Art. 1202 Code civil); das letztere nicht, weil der Gegenstand der Verbindlichkeit der mehreren Verpflichteten, die für jeden einzelnen Verpflichteten aus dem besonderen Grunde seines Verwandtschaftsverhältnisses entsteht, nicht immer ganz derselbe ist, da jeder in dem durch seine besondere Lage bedingten Umfange, unter Umständen statt in Geld in Natur, den Unterhalt zu leisten hat. (Art. 208 u. 210 a. a. O.) Die Verbindlichkeit zur Unterhaltung der Eltern vertheilt sich vielmehr unter die mehreren Kinder zufolge der Artikel 205 u. 208 Code civil nach Verhältniss der Vermögenslage eines jeden leistungsfähigen Kindes (Jur. Ztschr. f. Els.-Lothr. Bd. IV S. 221 etc.). — Die Kläger besitzen unbestrittenermassen in R., einem kleinen Orte in der Nähe von der Stadt S. ein eigenes Häuschen im Werthe von ungefähr 1 000 ℳ, ausserdem aber kein Vermögen. Der Kläger ist Blecharbeiter, seinerseits ist nichts Näheres angeführt worden, weshalb er gänzlich unfähig sei, in diesem Fache noch weiter zu arbeiten und zu erwerben; vielmehr muss mit Rücksicht auf sein Alter — er steht gegenwärtig im 61. Lebensjahre — und sein Gewerbe angenommen werden, dass er immer noch im Stande ist, durchschnittlich wenigstens 50 ₰ täglich zu verdienen. Die Klägerin, welche ein Jahr jünger ist, wie ihr Ehemann, leidet unwidersprochenermassen an Engbrüstigkeit und Athembeschwerden. Bei ihr kann daher von einem besonderen Erwerb nicht wohl die Rede sein. Dasselbe gilt von der 24 Jahr alten Tochter der Kläger. Sie ist im Haushalt thätig und leistet insofern ihren Beitrag zum Unterhalt der Eltern. Bei dieser Sachlage erscheint zum Unterhalt der Kläger ein Beitrag von 40 ℳ monatlich vollkommen ausreichend. Drei Kinder der Kläger sind verheirathet; dass sie in der Lage seien, zur Unterstützung ihrer Eltern mitbeitragen zu können, ist seitens der Beklagten weder erwiesen, noch unter Beweis gestellt worden, übrigens aber auch nicht anzunehmen, dass sie gleichfalls für Kinder zu sorgen haben. Sie können also hier nicht in Betracht kommen. Der jetzt 18 Jahr alte Sohn der Kläger verdient täglich 1,50 ℳ, lebt bei den Eltern und erhält in deren Wohnung Kost und Herberge. Er kann von seinem Verdienst monatlich 20 ℳ abgeben; das übrige braucht er nothwendig für seine eigenen Bedürfnisse. Der Getödtete verdiente monatlich 60 ℳ; in dieser Beziehung gehen die Parteien einig; nimmt man nun auch an, dass derselbe an Kilometergeldern monatlich noch 12 ℳ (1/3 der gesammten Kilometergelder) verdient habe, wie die Kläger behaupten, so kann doch sein Beitrag zur Unterhaltung seiner Eltern nicht auf höher als monatlich 20 ℳ veranschlagt werden. Er wohnte nämlich zur Zeit seines Todes zu W. und wenn die Kläger behaupten, er würde später wieder bei ihnen Wohnung genommen haben, so steht dem entgegen, dass der Weg von W. nach R. hin und zurück über drei Stunden beträgt, also von dem Getödteten nicht wohl täglich von und zu der Arbeit zurückgelegt werden konnte. Jedenfalls musste der Getödtete sein Mittagsmahl ausserhalb der Wohnung seiner Eltern nehmen. Rechnet man nun noch die Ausgaben für Kleidung und sonstige Bedürfnisse, wie Rauchen, hinzu, so erscheint ein Beitrag von 20 ℳ monatlich zur Unterhaltung der Eltern weder zu hoch, noch zu niedrig bemessen.“ (Erk. d. Ob.-Landesgerichts zu Colmar vom 1. März 1886 in S. M. wider Eisenbahn; Duy und Sauter, Jur. Ztschr. f. Els.-Lothr. Bd. XI. S. 364 ff.)

Miszellen.

Neue Spanische Eisenbahnen.

Mit Rücksicht darauf, dass in Spanien kein Eisenbahnmaterial erzeugt wird, macht der Schwedische Konsul in Madrid die Industriellen seines Landes darauf aufmerksam, dass die Spanische Regierung die Bau- und Betriebsgenehmigung für zwei schmalspurige Eisenbahnen von Valencia nach Segorbe und von Puertollano nach Linares ertheilt habe.

Kartenwerke.

Karte von Afrika mit besonderer Berücksichtigung der Deutschen Kolonien von W. Liebenow, Chef des kartographischen Büreaus im Königlich Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Berlin 1886. Stich und Druck des Berliner Lithographischen Instituts, W. Potsdamer Strasse 110. Massstab 1 : 10 000 000.

Die Karte bietet ein sehr anschauliches Bild der Länder, Völker und Stämme des Erdtheils, dessen Studium jetzt das besondere Interesse des Industriellen wie des Technikers in Anspruch nimmt. Besondere Berücksichtigung haben die Deutschen Besitzungen in Afrika durch die der Karte eingefügten Kartons gefunden, welche das Deutsche Togogebiet, das Kamerungebiet, das Gebiet von Angra Pequena und das Wito- u. s. w. Land in grösserem Massstab darstellen. Ebenso ist die Umgegend von Tunis, das Nilgebiet bei Chartum, Massua und Oestliches Abessinien, Assab- und Tadschurra-Bay, also Gegenden, welche ebenfalls unser besonderes Interesse in Anspruch nehmen, in vergrössertem Massstab durch Kartons dargestellt. Stich und Farbendruck ist recht klar und geschmackvoll und können wir die Karte jedem, welcher sich für die Deutschen Besitzungen in Afrika interessirt, sehr empfehlen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — **Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.**

Beiblatt zu No. 79 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 9. Oktober 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Güterverkehr.

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Ems-Hafenstationen. Die am 1. März 1880 in Kraft getretenen Ausnahmetarife für den Verkehr mit den Stationen der ehemaligen Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener, Rheinischen, der Westfälischen, Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn sowie der Aachener Industriebahn kommen ab 1. Dezember d. Js. endgültig zur Aufhebung. (2082)

Frankfurt a/M., den 30. September 1886.
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober ds. Js. tritt der Nachtrag XIII zum diesseitigen **Lokal-Gütertarif** in Kraft, enthaltend ausser Berichtigungen und bereits besonders publizirte Ausnahmetarife für Steine und für leer zurückgehende Bierfässer anderweite Bestimmungen über die Ueberfuhrgebühren zwischen den Westbahnhöfen in Frankfurt a/M. Letztere treten jedoch erst mit dem 15. Oktober ds. Js. und soweit Erhöhungen damit verbunden mit dem 15. November ds. Js. in Kraft.

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren. (2083)

Frankfurt a/M., den 30. September 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 15. Oktober d. J. wird

1. Nachtrag VII zum Lokal-Gütertarif der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn vom 1. Oktober 1881 ausgegeben, und enthält die Tarifsätze für die Station Tanne, diese Sätze treten bei der Betriebseröffnung der Strecke Blankenburg a/H.-Tanne in Kraft.

2. Nachtrag IV. zum Lokaltarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck auf der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn vom 1. September 1880 und gültig vom 15. Oktober d. J. ab.

Ueber diese neuen Tarifsätze ertheilt unsere Kontrole, sowie vom 15. Oktober d. J. ab auch sämmtliche diesseitige Expeditionen Auskunft. (2084RM)

Blankenburg a/H., d. 29. September 1886.
Betriebsdirektion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.
A. Schneider.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Am 10. Oktober cr. gelangt im Ostdeutsch-Ungarischen Eisenbahnverbande Theil II Heft 1 für den Transport von frischem Obst und Weintrauben bei Aufgabe als Eilgut in jeder Quantität von Station Baja der Königlich Ungarischen Staatsbahn nach Berlin Schles., Görlitzer-, Anhalter-, Dresdener Bahnhof ein direkter Frachtsatz von 13,20 ℳ pro 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 2. Oktober 1886. (2085)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandverwaltungen.

Zu den Gütertarifen für die Eisenbahn-Direktionsbezirke **Elberfeld und Köln (rechts- und linksrheinisch)** einerseits und **Hannover** andererseits treten am 10. Oktober d. J. bezügliche Nachträge in Kraft, welche neue bezw. anderweite Frachtsätze, sowie Ergänzungen und Berichtigungen enthalten.

Die Nachträge liegen bei den betreffenden Güterexpeditionen zur Einsicht und zum Kauf aus.

Hannover, den 1. Oktober 1886. (2086)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit wird der ab 1. Oktober d. J. zwischen Frankfurt a/M. einerseits und Leipzig Thüringischer, Berliner und Eilenburger Bahnhof andererseits gültige Ausnahmetarif für die Beförderung leer zurückgehender Bierfässer in Bier-Spezialwagen auch auf den Verkehr zwischen Eisleben und Nordhausen einerseits und Leipzig Thüringischer, Berliner und Eilenburger Bahnhof andererseits ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen.

Erfurt, den 4. Oktober 1886. (2087)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsverkehr. Am 1. November d. J. tritt zu Theil II Heft 1 des Verbandstarifs Nachtrag VII in Kraft. Derselbe enthält neben neuen und abgeänderten Frachtsätzen die am 1. Dezember d. J. erfolgende Wiederaufhebung der Taxen für Wien (Donauufer-Bahnhof, (K. F.-N.-B.) transit. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 (Lebensmittel etc.) sind unter Abzug der Kürzungsbeträge unter B anzuwenden. Der Nachtrag ist bei den Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, den 4. Oktober 1886. (2088)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Erfurt. Die Haltestelle Veilsdorf der Werra-Eisenbahn wird mit sofortiger Gültigkeit in den Ausnahmetarif 3 für die Beförderung von Thüringischen, Böhmischen und Nürnberger Waaren (Spielwaaren etc. und Farben etc.) einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Erfurt, den 7. Oktober 1886. (2089)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Einführung eines Ausnahmesatzes für Getreide etc. zwischen Berlin, Anhalt-Dresdener Bahnhof einerseits und den Preussischen Bahnhöfen in Leipzig andererseits. Mit sofortiger Gültigkeit gelangt für die Beförderung von Getreide aller Art, Malz, Mühlenfabrikate und Oelsamen bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung hierfür zwischen Berlin, Anhalt-Dresdener Bahnhof, einerseits und Leipzig, Thüringer, Magdeburger und Eilenburger Bahnhof andererseits ein Ausnahmefrachtsatz von 0,83 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Erfurt, den 6. Oktober 1886. (2090)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatsbahnen. Die in den am 1. Oktober cr. für den Bayerisch-Hessischen, Bayerisch-Nassauischen, Bayerisch-Mannheimer bezw. Ludwigshafener etc. Güterverkehr eingeführten neuen Tarifen für die Stationen Heidingsfeld, Wertheim und Würzburg sowie für Lindau vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze finden, soweit seither schon direkte Frachtsätze bestanden, auch auf den Verkehr mit den diesseitigen gleichnamigen Stationen bezw. der Bodenseeuferstation Lindau im Südwestdeutschen bezw. Nassau-Badischen und internen Verkehr Anwendung.

Karlsruhe, den 5. Oktober 1886. (2091)
Generaldirektion.

Steinkohlen-Verkehr nach Belgien. Die Gültigkeit der am 20. September d. J. in Kraft getretenen Ermässigungen von Frachtsätzen für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets in Wagenladungen à 10 000 kg im Rheinisch-Belgischen, Rheinisch-Westfälisch- und Bergisch-Märkisch-Belgischen Verbandsverkehr via Bleyberg bezw. Herbesthal wird bis zum 1. August 1887 verlängert.

Köln, den 6. Oktober 1886. (2092)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. werden für die Beförderung von Pferden und Vieh von und nach Bastogne, Station der Belgischen Staatsbahn, ermässigte Frachtsätze in Kraft treten.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen, sowie die Tarifbüreaus der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld und zu Köln (links- und rechtsrheinisch).

Köln, den 7. Oktober 1886. (2093)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Kohlenverkehr in Wagenladungen von je 10 000 kg zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (links- und rechtsrheinisch) und Hannover. Am 10. Oktober 1886 tritt der Nachtrag 4 zum Ausnahmetarife vom 1. Oktober 1884 für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr nach den neu aufgenommenen Stationen der Strecke Osnabrück-Brackwede, sowie Volpriehausen und Welsede des Bezirks Hannover, ferner von den Stationen Otto-Schacht und Wellendorf nach Stationen des Bezirks Köln (rechtsrheinisch), sowie eine Berichtigung.

Der Nachtrag ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 6. Oktober 1886. (2094)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Aachen-Jülicher Eisenbahn. Am 8. Oktober d. J. tritt zum Lokal-Gütertarif vom 1. August 1885 ein erster Nachtrag in Kraft, enthaltend: Festsetzung der Frachtsätze sowie Zustellungs- und Abholegebühren für Wagenladungs-Güter (exkl. Vieh) der Ladestelle Warden bei Station Schleiden. (2095)
Die Direktion.

Preussisch-Bayerischer Viehverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit findet zwischen Immenstadt und Landsberg am Lech einer- und den Stationen Gera Th. und W. G. Bhf., Leipzig Th. Bhf., Weida Th. Bhf. und Wolfsgefärth Th. Bhf. andererseits eine unmittelbare Abfertigung von lebenden Thieren in Wagenladungen statt.
Nähere Auskunft ertheilen die Expeditionen der genannten Stationen.
Erfurt, den 3. Oktober 1886. (2096)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Niederdeutscher Kohlenverkehr. Am 10. Oktober d. J. treten für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Kokes und Briquets in Sendungen von mindestens 50 000 kg im Verkehr von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach den Stationen Hemme und Osterhof der Westholsteinischen Eisenbahn direkte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.
Köln, den 5. Oktober 1886. (2097)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Im **Westdeutschen resp. im Staatsbahn-Seehafenverkehr** treten am 1. Oktober bezw. 15. November cr. neue Frachtsätze in Kraft. (2098)
Frankfurt a/M., den 30. September 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Unter Bezugnahme auf die von der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln erlassene Bekanntmachung vom 25. Mai d. Js. betreffend die Einführung von neuen Tarifen etc. für die Lokalverkehre der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch), sowie für den Rheinischen Nachbarverkehr wird hiermit zur Kenntniss gebracht, dass der vom 1. Januar 1887 ab gültige **Lokal-Kohlentarif** (Ausnahmetarif B) für den **Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (linksrheinischen)** von jetzt ab bei den diesseitigen Güterexpeditionen eingesehen und käuflich bezogen werden kann. Der Verkaufspreis beträgt 35 ₰ für das Stück.
Köln, den 9. Oktober 1886. (2099)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutsch-Polnischer Verband. Im Deutsch-Polnischen Verbande wird mit Gültigkeit vom 15. November 1886 im Verkehr nach und von Stationen der Lodzer Fabrikbahn eine Stationsgebühr für volle Wagenladungen in Höhe von 1,22 Kopeken pro 100 kg und im Verkehr nach und von Stationen der Iwangorod-Dombrowaer Bahn eine gleiche Gebühr in Höhe von 0,61 Kopeken pro 100 kg für solche Sendungen erhoben, deren Auf- und Abladen von den Parteien selbst bewirkt wird.
Bromberg, den 2. Oktober 1886. (2100)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für Kohlen- und Kokessendungen, welche in Mannheim zur Reexpedition gelangen, findet vom 1. Dezember cr. ab eine Rückvergütung von Expeditionsgebühren nicht mehr statt.
Karlsruhe, den 4. Oktober 1886. (2101)
Generaldirektion.

Ungarische Nordostbahn. Mit 15. Oktober 1886 tritt der Nachtrag V zu unserem, seit 1. September 1881 gültigen Lokaltarife Heft II mit nachfolgendem Inhalte in Wirksamkeit:
1. Eröffnung der Station Taraczköz und Stationstarif für dieselbe.
2. Stationstarif für die Station Mihályfalva.
3. Stationstarif für die Station Szatmár.
4. Modifikation der Bestimmungen zu dem Ausnahmetarif II.
5. Aenderung des Ausnahmetarifes III.
6. Aenderung der Bestimmung der Zuschlag-Lieferfristen.
7. Modifikation des Ausnahmetarifes VI.
8. Ermässigung der Waaggebühr für Brennholz.
8. Berichtigungen.
10. Verzeichniss der auf den Stationen befindlichen Magazine, Laderampen, Brückenwaagen und Wasserkrahne.
Exemplare dieses Nachtrages sind sowohl bei unseren Stationen als auch bei der Generaldirektion in Budapest (Büreau für Materialverwaltung) zu bekommen.
Budapest, im Oktober 1886. (2102)
Die Generaldirektion.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Im **Ung. Eisenbahnverbande** tritt am 10. Oktober l. J. ein Ausnahmetarif für den Transport von natürlichem Mineral- und Sauerwasser in Wirksamkeit.
Exemplare dieses Tarifs sind in unserer Tarifabtheilung verkäuflich.
Budapest, am 5. Oktober 1886. (2103)
Die Direktion d. Kgl. Ung. Staatseisenb.

Oesterr. Eisenbahnverband. Zu dem Tarife Theil II Heft 3 vom 15. Juni 1881 tritt mit 15. Oktober l. J. der Nachtrag V in Kraft, welcher geänderte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Brünn (Staatsbahnhof) und Olmütz (St. Bahnhof) einerseits und Eger und Franzensbad andererseits enthält.
Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der Staatsbahngesellschaft in Wien I Pestalozzigasse 8 zu beziehen. (2104 RM)

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Böhm. Nordbahn. (Einführung eines neuen direkten Personentarifes). Mit 1. Novbr. a. c. gelangt ein neuer Tarif (Tourbillets für Personenzüge) für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der Böhm. Nordbahn und Bodenbach St. E. G. einerseits und Stationen der Buschtěhrader Bahn andererseits via Aussig zur Einführung, wodurch der gleichnamige Tarif vom 1. Februar 1878 ausser Kraft gesetzt wird.
Prag, im Oktober 1886. (2105)
Die Generaldirektion.

---

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Durch § 5 Absatz 2 und 3 des Gesetzes vom 17. Mai 1884 (Ges. S. S. 129), § 5 Absatz 2 des Gesetzes vom 23. Februar 1885 (Ges. S. S. 11) und § 5 Absatz 2 des ferneren Gesetzes vom 23. Februar 1885 (Ges. S. S. 43) ist der Finanzminister ermächtigt worden, die Prioritätsanleihen der verstaatlichten Eisenbahnen, soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung zu kündigen, sowie auch den Inhabern der Schuldverschreibungen dieser Anleihen die Rückzahlung der Schuldbeträge oder den Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen anzubieten und die Bedingungen des Angebots festzusetzen.

Von diesen Ermächtigungen mache ich in Betreff der nachfolgend bezeichneten Schuldverschreibungen der Altona-Kieler Eisenbahn, nämlich:
1. der vierprozentigen Prioritätsobligationen I. Emission (Privilegium vom 19. Mai 1864) und
2. der vierprozentigen Prioritätsobligationen II. Emission (Privilegien vom 21. November 1866, 18. Januar 1868 und 20. Dezember 1876)

dahin Gebrauch, dass ich den Inhabern den Umtausch ihrer Schuldverschreibungen gegen Schuldverschreibungen der 3½ prozentigen konsolidirten Staatsanleihe j e t z t u n t e r f o l g e n d e n B e d i n g u n g e n anbiete:

a) Für die umzutauschenden Schuldverschreibungen wird derselbe Nennbetrag in Schuldverschreibungen der 3½ prozentigen konsolidirten Staatsanleihe gewährt.

b) Den Inhabern werden die umzutauschenden Schuldverschreibungen mit den bisherigen Zinsansprüchen noch bis zum zweitnächsten Zinsenfälligkeitstermine der Obligationen belassen, also bis zum 1. Juli 1887.

Diejenigen Inhaber, welche dieses Angebot annehmen wollen, haben ihre diesbezügliche Erklärung bis einschliesslich den 30. Oktober 1886 schriftlich oder mündlich bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona oder bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg, sowie bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Frankfurt a/Main unter vorläufiger Einreichung der Obligationen abzugeben.
Berlin, den 1. Oktober 1886.
Der Finanzminister.
von Scholz.

Vorstehende Bekanntmachung des Herrn Finanzministers wird hierdurch mit dem Bemerken veröffentlicht, dass den Erklärungen über die Annahme des Angebots ausser den Schuldverschreibungen (Obligationen) selbst ein Verzeichniss, welches Nummer und Nennwerth der letzteren enthält, für jede Gattung von Obligationen besonders, in doppelter Ausfertigung beizufügen ist. Das eine Exemplar wird mit einer Empfangsbescheinigung versehen, dem Einsender sofort wieder ausgehändigt und ist von demselben bei einstweiliger Wiederausantwortung der von der Annahmestelle mit einem Vermerk zu versehenden Obligationen zurückzugeben.

Formulare zu den erwähnten Verzeichnissen können von den in der vorstehenden Bekanntmachung der Herrn Finanzministers genannten Kassen unentgeltlich bezogen werden.

Wegen Einreichung der Obligationen zum Umtausch gegen 3½ prozentige Staatsschuldverschreibungen wird später das Erforderliche veranlasst werden.
Altona, den 6. Oktober 1886. (2106)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Submissionen.

Die Lieferung von:
a) 4 Stück Normal-Personenzuglokomotiven,
b) 6 Stück Normal-Güterzuglokomotiven,
c) 4 Stück Personenzug-Tenderlokomotiven und
d) 6 Stück 3 gekuppelte Tenderlokomotiven für Nebenbahnen

soll vergeben werden.

Termin zur Eröffnung der Angebote ist auf
Donnerstag, den 21. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr,
im unterzeichneten Büreau anberaumt.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen hier zur Einsicht aus und werden auch gegen Einsendung von 8 *M.* (bezw. 2 *M.* für jede Lokomotivgattung) verabfolgt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Hannover, den 2. Oktober 1886. (2107)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Pfälzische Eisenbahnen. Der Materialbedarf für den Betrieb der Pfälzischen Eisenbahnen pro 1887 soll im Wege der Submission in Lieferung vergeben werden. Die Gegenstandsverzeichnisse und Bedingnisshefte liegen bei den Bahnhofverwaltungen Ludwigshafen a/Rh., Frankenthal, Speyer, Germersheim, Neustadt, Landau, Dürkheim, Kaiserslautern, Homburg und Zweibrücken, sowie bei der Direktionskanzlei hier zur Einsicht auf und können auch daselbst zum Preise von 30 ₰ pro Exemplar bezogen werden. Die Submissionen sind bis zum 2. November l. J. Mittags 12 Uhr bei unterfertigter Direktion versiegelt und mit der Bezeichnung:

Submission für Lieferung von Materialien pro 1887

franko einzureichen.

Die Submittenten bleiben bis einschliesslich 31. Dezember d. J. an ihre Angebote gebunden. (2108)

Ludwigshafen a/Rh., 5. Oktober 1886.
Die Direktion.
Lavale.

Die Lieferung von:
a) 18 Stück 3-achsigen Personenwagen 1—2 Klasse,
b) 20 Stück 2-achsigen Personenwagen 3. Klasse,
c) 5 Stück 2-achsigen Personenwagen 4. Klasse,
d) 13 Stück 2-achsigen Gepäckwagen für Güterzüge,
e) 100 Stück 2-achsigen bedeckten Güterwagen,
f) 10 Stück 4-achsigen Schienenwagen,
g) 220 Stück 2-achsigen Güterwagen, sowie
h) 825 Stück Satzachsen,
i) 1 620 Stück Tragfedern und 1 955 Stück Spiralfedern für Personen- und Güterwagen

soll, in Loose getheilt, vergeben werden.

Termin zur Eröffnung der Angebote ist auf
Freitag, den 29. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr,
in unterzeichneten Büreau anberaumt.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen hier zur Einsicht aus und werden auch gegen Zahlung von 1,50 *M.* der einzelnen unter a) bis i) aufgeführten Gegenstände verabfolgt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Hannover, den 6. Oktober 1886. (2109)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld. Verding von Betriebsmitteln für Nebenbahnen.

4 Stück Tenderlokomotiven (Loos 1),
2 „ Personenwagen I./II. Klasse } Loos 2
4 „ desgleichen II./III. Klasse } Loos 2
3 „ komb. Post- und Gepäckwagen } Loos 2
5 „ Personenwagen III. Klasse } Loos 3
5 „ desgleichen IV. Klasse } Loos 3

Ferner:
38 Stück Rädersätze mit Speichenrädern (Loos 4),
76 „ Tragfedern und 95 Spiralfedern (Loos 2),
76 „ Lagerkasten (Loos 6),

sollen im öffentlichen Ausbietungsverfahren vergeben werden.

Eröffnung der Angebote am Samstag den 30. Oktober 1886, Vormittags 11 Uhr, im maschinentechnischen Büreau hierselbst, an welches dieselben mit der Aufschrift: „Verding von Betriebsmitteln für Nebenbahnen" einzusenden sind. Bedingnisshefte nebst Zeichnungen sind gegen Einzahlung von 1,50 *M.* für Loos 1; von 4 *M.* für Loos 2 und 3; von je 1 *M.* für Loos 4 und 5; von 50 ₰ für Loos 6 von dem Kanzleivorsteher Herrn Peltz hier zu beziehen.

Zuschlagspätestens innerhalb 4 Wochen.

Elberfeld, den 30. September 1886. (2110)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien, als:
Eisenblech, Schmiedeeisen, Gusseisen und Stahlabfälle, Kupfer, Messing, Gussstahlachsen, Speichen- und Scheibenräder, Radreifen, Gummiabfälle, Manufakte u. s. w.

Termin: Freitag, den 22. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr, im maschinentechnischen Büreau.

Bedingungen und Massenverzeichniss können daselbst eingesehen und gegen Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Hannover, den 6. Oktober 1886. (2111)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 80. 1886.

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgratzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 13. Oktober 1886.

Dieser Nummer liegt No. 19 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Ueber den Werth der hydraulischen und mechanisch-selbstthätigen Kohlenkipper

und die für den Betrieb derselben erforderliche Gleisanlage.

(Fortsetzung statt Schluss aus No. 79.)

Die Gleisanlage ist sowohl für den hydraulischen wie für den selbstthätigen Kohlenkipper nach denselben Grundsätzen zu entwerfen. Dabei ist zu beachten, dass die Zu- und Abführung der Wagen stets an derselben Seite des Kippers stattfindet. Man hat sich vielfach bemüht, zur Erleichterung der Bedienung und Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Kippers eine Lösung zu finden, welche ermöglicht, die Wagen auf einem anderen Wege aus dem Kipper herauszuführen als sie demselben zugeführt wurden: man wollte den Kipper in einem durchgehenden längs dem Ufer verlegten Gleise erbauen. Eine derartige Anordnung ist wohl bei den Kreiselwippern, welche zum Abstürzen der Förderwagen dienen, im allgemeinen üblich; sie ist aber bisher zum Stürzen von Kohlen aus Zehntonnen-Wagen nicht zur Anwendung gekommen. Und mit Recht: das Seitwärtskippen der Eisenbahnwagen ist nicht allein unzulässig, weil die Wagen ohne Schaden zu nehmen diese Bewegung auf die Dauer nicht würden ertragen können, sondern auch unzweckmässig; denn die Seitenthüren können nur einen Theil der Wagenwand öffnen, ein grosser Theil der Ladung würde vom Stürzen zurückgehalten werden, und Arbeiter müssten zum Herausschaufeln den Wagen besteigen, es würde dadurch ein Zeitaufenthalt entstehen, welcher sicher den Vortheil der schnelleren Zu- und Abführung mehr als aufheben würde. Sonach ist das Kippen der Wagen in der Richtung nach der Kopfbracke einzig zweckmässig. Alsdann aber verbietet sich die Anwendung des durchgehenden Ufergleises. Denn abgesehen von der Nothwendigkeit, am vorderen beweglichen Ende der Bühne ein stellbares festes Auflager herzurichten, — eine Anordnung, die keine Schwierigkeiten bieten würde, — müsste vor allen Dingen die Schüttrinne eine grössere Länge, das Ufergleis eine sehr hohe Lage erhalten. Die Kohle wird nämlich gezwungen, einen gebrochenen Weg zu durchlaufen, anfänglich gleichlaufend mit dem Ufer und nächstdem senkrecht gegen dasselbe. Der geneigte Wagen hat seine tiefste Lage an dem Brechpunkt dieser Linie. Er ist in dieser Stellung für die Anordnung der Schüttrinne massgebend, drückt die Höhe derselben herab und bedingt, dass sie weit landeinwärts sich erstrecken muss. Demzufolge muss die Rinne selbst viel länger, der Drehpunkt des Kippers und mit ihm das Kippergleis viel höher angeordnet werden, als bei der Drehbewegung senkrecht gegen das Ufer. Die höhere Lage ist vielfach nur mit Schwierigkeiten ausführbar, sie verursacht stets grössere Anlagekosten, die längere Schüttrinne ist nachtheilig für die Schonung der Kohle, und da überdies die gesonderte Ein- und Abführung der Wagen die Anlage zweier Centesimalwaagen erforderlich macht, so ist der allgemeine Brauch wohl gerechtfertigt, den Kipper derartig zu erbauen, dass die Wagen auf demselben Wege ein- und ausgeführt werden. Diese Bedingung erleichtert das Entwerfen der zugehörigen Gleise.

Für die Längenausdehnung dieser Gleise ist zuvörderst die Bedeutung des Hafens in Erwägung zu nehmen: je kleiner der Hafen ist, um so näher befindet sich der zugehörige Bahnhof den einzelnen Umschlagplätzen, um so leichter ist es, eine beliebige Zahl von Wagen aus den Bahnhofsgleisen nach den Entladestellen zu befördern. Der in einem kleinen Hafen errichtete Kipper bedarf daher nur weniger Gleise zum Rangiren der Wagen vor dem Kipper selbst und zur Verbindung

mit dem Bahnhof. Als Beispiel mag auf den Hafen zu Hochfeld mit den wenigen dort angelegten und doch genügenden Kippergleisen verwiesen werden. Die Anlage derartiger Gleise wird niemals Schwierigkeiten bieten.

Mit der Bedeutung des Hafens steigen die Anforderungen an den Eisenbahnbetrieb. Derselbe muss nach bestimmten Vorschriften gehandhabt werden, Vorschriften, welche die kaufmännischen Verkehrsverhältnisse und die Eigenarten der Verladevorrichtungen berücksichtigen. Alsdann ist das Gleisbedürfniss der Kipper sorgfältig zu erwägen. Der Hafenbahnhof, welcher die Zuführung der Wagen von der Zeche nach den Kippergleisen vermittelt, befindet sich stets in unmittelbarer Nähe an einem Ende des Hafens. Ihn inmitten des letzteren anzuordnen, würde unzweckmässig sein, weil alsdann sowohl die Erweiterungsfähigkeit des Bahnhofes als des Hafens selbst beeinträchtigt werden würde. Er bedarf wie jeder andere Bahnhof ausgedehnter Rangirgleise. Die auf denselben zusammengestellten Züge werden den Bestimmungsplätzen im Hafen durch besondere Maschinen zugeführt, deren Zahl von der Ausdehnung des Hafens und der Intensität des Betriebes abhängt. Die Gleise, welche diese Hafenmaschinen befahren, müssen in drei Arten streng geschieden werden: in Stellgleise, Fahrgleise und Rangirgleise.

Die Stellgleise befinden sich in unmittelbarer Nähe der Verladevorrichtungen, also am Ufer. Sie dienen dazu, die für die bezüglichen Umladeplätze bestimmten Wagen aufzunehmen. Sie sind in der Regel dem Ufer parallel gerichtet, und stehen dem Kaufmann in der Ausdehnung der ihm gehörigen oder von ihm gepachteten Uferlänge während der Entladefrist zur unbeschränkten Verfügung. Er darf die Wagen nach seinem Belieben rangiren, um den Umschlag der Güter stets an der bequemsten Stelle vornehmen zu können. Es muss ihm daher in den Stellgleisen so viel Raum geboten werden, dass nicht allein diejenige Wagenzahl, welche seinem kaufmännischen Geschäft entspricht, Aufstellung findet, sondern dass auch noch Platz zu Verschiebungen der Wagen vorhanden ist. Nun wird zwar stets nachbarliche Duldsamkeit bei zeitweiser Ueberschreitung der Grenze von der Kaufmannschaft geübt; doch hat die Erfahrung gelehrt, dass ein einzelnes Ufergleis als Stellgleis niemals genügt, sondern dass stets 2 oder 3 Gleise längs des Ufers erforderlich sind. Die Entfernung dieser Gleise muss so gross sein, dass das Entladegeschäft gleichzeitig auf zwei benachbarten Strängen unbehindert stattfinden kann, dass also die kleinen Entladegefässe zwischen den Gleisen sich bewegen können. Für das Verladen von Kohlen mittelst Schubkarren oder kleinen Transportwagen sind zu dem Zweck 5 m Gleisentfernung erforderlich. Auch für eine Verbindung der Stellgleise unter einander durch Weichen oder Drehscheiben ist zu sorgen, damit ein Austausch der etwa auf ungünstigem Strang befindlichen vollen Wagen mit den auf bequemer belegenen Gleisen entleerten Wagen ausführbar ist. Derartige Verbindungen sind nicht für jeden Uferplatz besonders anzulegen, sie können mehreren derselben gemeinsam dienen; hier wird auch in der Regel das Verbot, in den Weichen Wagen aufzustellen, aufgehoben.

Die Fahrgleise dienen nur dem Verkehr zwischen dem Bahnhof und den Stellgleisen. Während letztere fast stets Wagen enthalten, welche sogar durch fremde der Eisenbahnverwaltung nicht unterstellte Hafenarbeiter nach Belieben bewegt werden dürfen, müssen jene stets offen bleiben: sie dürfen an keiner Stelle dem Verkehr der Betriebsmaschinen ein Hinderniss bieten. Es ist daher eine theilweise Benutzung eines Fahrgleises als Stellgleis — wie es in älteren Hafenanlagen mit ungünstiger Uferausbildung vorkommt, — durchaus unzulässig, da unberechenbare Betriebsstockungen hierdurch entstehen können. Wird das Fahrgleis stets nur von einer einzigen Maschine befahren, so genügt es, die Verbindung zwischen Bahnhof und Hafenufer eingleisig herzustellen. Dient dagegen ein Theil der Fahrstrecke 2 oder mehreren Hafenmaschinen gleichzeitig für denselben Zweck, so ist dieser Theil unbedingt zweigleisig auszubauen. So wurden im Jahre 1880 die Hafen-Einfahrtsgleise in Ruhrort, welche jahrelang mehreren Hafenmaschinen gleichzeitig als Fahrgleise dienten, zur Abstellung der dadurch hervorgerufenen Unzuträglichkeiten zweigleisig angelegt.

Die Rangirgleise endlich liegen gewöhnlich in der Nähe der Fahrgleise, aber abseits vom Ufer. Es sind die einzigen Gleise, welche im Hafen unter Umständen entbehrlich sind. Sie sind aber dann erforderlich, wenn eine den Verkehrsverhältnissen entsprechende Länge von Stellgleisen nicht vorhanden ist, und auch wegen der beschränkten Uferverhältnisse nicht beschafft werden kann. Dieser Fall tritt fast bei allen älteren Hafenanlagen ein, woselbst die ursprünglich ausreichend bemessene Stellgleislänge den wachsenden Verkehrsverhältnissen nicht mehr genügt. Alsdann kann die Abhilfe nur durch Rangirgleise erzielt werden. Man legt die letzteren am besten zweigleisig parallel den Fahrgleisen und in solcher Ausdehnung an, dass jedes Gleis einen vollen Zug aufzunehmen vermag. Beide Gleise werden zweckmässig an beiden Seiten durch Weichen mit dem Fahrgleise verbunden, so dass in jedes derselben ein Zug von jeder Seite einfahren kann. Ein derartiges System von Rangirgleisen kann einer grösseren Zahl benachbarter Entladestellen selbst verschiedener Ufer gleichzeitig gemeinsam dienen.

Eine strenge Unterscheidung aller vorhandenen Gleise nach diesen drei Gruppen ist in jedem grösseren Hafen zur Erzielung eines guten Betriebes unbedingt erforderlich. Eine theilweise Vereinigung von Rangir- und Fahrgleisen ist unter gewissen Umständen, wofern der Betrieb auf den Fahrgleisen darunter nicht leidet, wohl angängig; aber die Verschmelzung der Funktionen eines Stellgleises mit denjenigen eines Fahr- oder Rangirgleises, d. h. die Benutzung der letzteren zum Aufstellen von Wagen, ist keinenfalls zulässig.

Der Betrieb auf den Hafengleisen wird gewöhnlich in folgender Weise gehandhabt: Jede Hafenmaschine hat eine bestimmte Uferlänge zu bedienen; und zwar wird die Vertheilung der Ufer derartig getroffen, dass der Verkehr der einen Maschine denjenigen von anderen Maschinen so wenig wie möglich beeinträchtigen kann. Die Hafenmaschine führt den einzelnen oder mehreren unmittelbar benachbarten Entladestellen einen vollen Zug von der Hafenstation aus zu, drückt demnächst an denselben Uferstrecken die leeren Wagen zusammen, und befördert rückkehrend diesen Zug nach dem Bahnhof. Dasselbe Verfahren, die Zuführung der vollen und Abholung der leeren Wagen, findet alsdann bei den nächst benachbarten Entladestellen statt und wird so lange wiederholt, bis alle der Hafenmaschine zuertheilten Uferstrecken in gleicher Weise bedient worden sind. Ist der Wagenwechsel an der letzten Stelle vollzogen, so beginnt er an dem ersten Umschlagplatz von neuem, da hier inzwischen die Entladung stattgefunden hat. Der Zeitaufenthalt zwischen dem ersten und dem nächstfolgenden Wagenwechsel gibt die an jeder Hafenstelle gültige Entladefrist an, sie wird durch genaue Angabe der Gestellstunde im voraus bestimmt. Die Rangirgleise werden bei diesem Betriebe dann benutzt, wenn der ankommende Zug zu gross ist, um in voller Länge sogleich auf den Stellgleisen Platz finden zu können. Alsdann wird dieser Zug von beladenen Wagen auf den nahe belegenen Rangirgleisen zeitweilig aufgestellt, die Maschine fährt leer nach den Stellgleisen, holt die entleerten Wagen ab, und bringt sie auf das zweite Gleis der Rangirstränge. Als solches kann unter Umständen das Fahrgleis selbst dienen. Die Maschine wird los gekuppelt, hinter den vollen Zug geführt, und drückt diesen in die Stellgleise, kehrt zurück, nimmt den leeren Zug auf und befördert ihn nach dem Bahnhof. Es ist ersichtlich, dass die Benutzung der Rangirgleise viel Zeit in Anspruch nimmt: die Maschine muss zweimal den Weg zwischen den Stellgleisen und den Rangirgleisen leer zurücklegen, der Betrieb wird daher verlangsamt und vertheuert.

Soll nun ein im Hafen erbauter Kohlenkipper bei lebhaftester Anspannung des Verkehrs in allen Hafentheilen

auch selbst bis zur grössten Leistung ausgenutzt werden, so muss er bei jeder Gestellung so viel Wagen erhalten, dass er während der Entladefrist dauernd in stetiger Weise beschäftigt werden kann. Nach diesem Grundsatz ist die Länge seiner Stellgleise zu bemessen. Dieselbe hängt daher in erster Linie von der Dauer der Entladefrist d. i. von der Zahl der täglichen Gestellungen ab. Je grösser die Zahl der Gestellungen ist, um so kleiner darf die Länge der Kippergleise sein. Die Zahl der Gestellungen ist abhängig von der Zahl der Betriebsmaschinen, ferner von der Nähe des Bahnhofs zum Kipper und endlich von der Beschaffenheit des zugehörigen Fahrgleises. Wird die Zahl der Hafenmaschinen vermehrt, so wird das Betriebsfeld jeder einzelnen verkleinert, der Wagenwechsel kann an der ersten Uferstelle früher von neuem beginnen. Auch die Nähe des Bahnhofes ist unter Umständen von Vortheil, da alsdann die Möglichkeit vorhanden ist, eine Gestellung mehr für den Kipper in den übrigen regelmässigen Hafenbetrieb einzulegen. Die Beschaffenheit des Fahrgleises ist für den Kipper von hervorragender Bedeutung, weil bei der grossen Leistungsfähigkeit des Kippers gegenüber allen übrigen Entladevorrichtungen etwa auftretende Unregelmässigkeiten in der Zuführung der Wagen sich hier in sehr empfindlicher Weise fühlbar machen, die Einhaltung der Gestellzeiten beeinträchtigen können.

(Schluss folgt.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft (Ungarische Linien) gehörige, in der Fortsetzung der Bahn untergeordneter Bedeutung Esztergom-Nána-Csata liegende, 31,4 km lange Strecke Csata-Ipolyság (eröffnet am 24. v. Mts.), ferner die zu den Oesterreichischen Linien derselben Gesellschaft gehörige, 13,6 km lange Theilstrecke Bruck a. L.-Petronell der Lokalbahn Bruck-Hainburg sowie die dem Ritter von Prus-Szczepanowski gehörenden, auf 20 Jahre von der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft gepachteten, normalspurigen Kolomeaer Lokalbahnen von Kolomea nach Peczenizyn-Szczepanowski (14,60 km) und von der Haltestelle Nadwornaer Vorstadt nach Szeparowce-Kniazdwór (7,18 km) (sämmtlich am 1. d. Mts. eröffnet), schliesslich die am 1. November d. J. zur Eröffnung kommende Reststrecke der Kolomeaer Lokalbahnen von Peczenizyn-Szczepanowski nach Sloboda rungurska Kopalnia (11,13 km) und die gleichfalls am 1. November d. J. zu eröffnenden, der Aktiengesellschaft Bukowinaer Lokalbahnen in Czernowitz gehörenden, ebenfalls von der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft auf 20 Jahre gepachteten, normalspurigen Strecken Hliboka-Berhometh a. S. (52,84 km) und Karapczin a. S.-Czudin (18,72 km) sind nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion — insoweit es sich indessen um die dem Betriebe noch nicht übergebenen Linien handelt, erst vom Tage der Betriebseröffnung ab — als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4500 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 4519 vom 8. d. Mts. an die Deutschen Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln zur Abwehr der Verbreitung der Reblaus (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 4526 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 4539 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, denselben Gegenstand betreffend (abgesandt am 11. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Verstaatlichung in Preussen.

Nachdem mehrfach Verhandlungen zwischen Delegirten derjenigen Bahnen, welchen Offerten behufs Ankaufes derselben für den Staat zugegangen sind, und den Kommissarien der betheiligten Ministerien stattgefunden haben, schreiten nunmehr die Verwaltungsbehörden zur Einberufung der Generalversammlungen der Aktionäre.

Die Generalversammlung der Aktionäre der Angermünde-Schwedter Eisenbahn ist auf den 30. d. Mts. nach Schwedt, diejenige der Aktionäre der Aachen-Jülicher Eisenbahn auf den 27. d. Mts. nach Aachen einberufen; für letztere hat die Aufgabe der Nummern der anzumeldenden Aktien bis zum 13. Oktober d. J. spätestens in Aachen zu erfolgen. Die Deponirung der Stücke hat in Berlin bei der Deutschen Bank bis zum 26. Oktober zu geschehen. Da zur Beschlussfassung ¾ des Grundkapitals vertreten sein muss, ist eine zahlreiche Anmeldung der Aktien zu erwarten.

Die Generalversammlung der Aktionäre der Ostpreussischen Südbahn wird am 6. nächsten Monats stattfinden. Auf der Tagesordnung befinden sich folgende Anträge: Aenderung der §§ 7, 8, 13 und 27 des Statuts, Beschlussfassung über das Angebot des Staates wegen Ankaufes der Bahn und über die Auflösung der Gesellschaft, Anträge mehrerer Aktionäre, betreffend die Konvertirung der Prioritätsobligationen auf 3½ pCt. Der vom Verwaltungsrathe der Generalversammlung zu erstattende Bericht wird bereits am 24. d. Mts. der Oeffentlichkeit übergeben werden; Delegirte für die Verhandlungen mit der Staatsregierung sind der Vorsitzende des Verwaltungsrathes, Geheimrath Simon, der Stellvertreter des Vorsitzenden, Baron v. d. Goltz, der Justizrath Winterfeld (Berlin) und der Bankier Abel (Stettin).

Weitere Termine für die Generalversammlungen der übrigen in Frage stehenden Bahnen sind zur Zeit noch nicht bekannt.

In der bereits stattgehabten Sitzung des Aufsichtsrathes der Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft wurden die Herren Assessor Dr. Loewenfeld und Regierungsrath Dulon beauftragt, mit der Regierung wegen des an die Gesellschaft ergangenen Verstaatlichungsgebotes in Unterhandlung zu treten. Am 16. d. Mts. findet ferner die Aufsichtsrathssitzung der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn statt, in welcher der Termin für die wegen der Verstaatlichungsofferte zu berufende ausserordentliche Generalversammlung, sowie der Wortlaut des Berichtes, welchen die Verwaltung diesbezüglich zu erstatten gedenkt, festgestellt werden wird.

Kündigung resp. Konversion von Obligationen verstaatlichter Preussischer Privatbahnen.

Eine neue Reihe von 4 und 4½ pCt. Anleihen verstaatlichter Bahnen ist in Fortsetzung der zu Anfang Mai cr. vom Finanzminister eingeleiteten Kündigungen zum Umtausch gegen 3½ pCt. Preussische Konsols aufgefordert. Der „Berl. Actionär“ gibt eine sehr übersichtliche Zusammenstellung dieser aufgerufenen Anleihen, welche wir ergänzt gemäss den weiteren inzwischen erfolgten Aufrufen nachstehend mittheilen:

	Im Umlauf Ende März 1886 ℳ
Altona-Kieler Bahn:	
4 pCt. Prioritätsobligationen I. Emission (Privilegium vom 19. Mai 1864)	7 290 000
4 pCt. Prioritätsobligationen II. Emission (Privilegium vom 21. November 1866, 18. Januar 1868, 20. Dezember 1876)	9 300 900
Bergisch-Märkische Bahn:	
4 pCt. Prioritätsobligationen Serie IV, I. und II. Emission (Privilegium vom 30. Januar 1860, 31. März 1862 und 28. Mai 1862)	5 056 800
Berlin-Görlitzer Bahn:	
4 pCt. Prioritätsobligationen Lit. C. (Privilegium vom 24. August 1874)	6 743 100
Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn:	
4 pCt. Prioritätsobligationen Lit. E. (Privilegium vom 13. Oktober 1873)	5 919 200
4 pCt. Prioritätsobligationen Lit. F. (Privilegium vom 4. September 1874)	8 795 400
4½ pCt. Prioritätsobligationen Lit. D. neue Emission (Privilegium vom 27. März 1872)	28 380 000
Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn:	
4 pCt. Prioritätsobligationen Lit. G. (Privilegium vom 11. Juni 1868)	8 486 400
4 pCt. Prioritätsobligationen Lit. I. (Privilegium vom 27. Oktober 1873)	5 218 800
Halle-Sorau-Gubener Bahn:	
4 pCt. Obligationen I. Emission 1871	6 923 100
Köln-Mindener Bahn:	
4 pCt. Obligationen I. Emission von 1847	5 416 000
4 „ „ III. Emission Lit. A.	7 943 100
4 „ „ III. „ Lit. B.	6 214 200
4 „ „ III. „ Lit. Ba.	6 214 200
Magdeburg-Halberstädter Bahn:	
4 pCt. Prioritätsobligationen von 1861 (Privilegium vom 15. April 1861)	6 324 000
Rheinische Bahn:	
4 pCt. Prioritätsobligationen III. Emission (Privilegium vom 3. Oktober 1865)	7 887 000

	M.
4 pCt. Prioritätsobligationen I. Emission (Privilegium vom 14. Oktober 1869)	8 284 000
Thüringische Eisenbahn:	
4 pCt. Prioritäts-Obligationen I. Emission v. 1848	6 995 400
4 „ „ „ 2. Serie von 1852	1 724 700
4 „ „ „ 3. Serie von 1855	6 609 900
4 „ „ „ 4. Emission von 1856	9 099 900
5 „ „ „ 5. Serie von 1868	7 530 300
in Summa	172 356 400

Der alte Zinsgenuss von 4 resp. $4^1/_2$ pCt. verbleibt den Obligationen von

Altona-Kiel bis 1. Juli 1887,
Bergisch-Märkische bis 1. Juli 1887,
Berlin-Görlitz bis 1. Oktober 1887,
Berlin-Potsdam-Magdeburg bis 1. Juli 1887,
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. G. bis 1. Juli, Lit. I. bis 1. Oktober 1887,
Halle-Sorau-Guben bis 1. Oktober 1887,
Magdeburg-Halberstadt bis 1. Oktober 1887,
Rheinische bis 1. Oktober 1887,
Thüringische bis 1. Juli 1887.

Die Annahme der Umtauschofferten ist zu erklären bis 30. Oktober 1886 für die Obligationen

von	bei den Königlichen Direktionskassen	Betriebskassen
Altona - Kiel	Frankfurt a/M., Altona	Berlin (Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel, Flensburg.
Bergisch-Märkische	Elberfeld	—
Berlin - Görlitz	Berlin	Breslau (Direktionsbezirk Berlin), Cottbus, Görlitz, Guben, Stralsund, Stettin (Ver. Betriebskasse).
Berlin - Potsdam und Magdeburg-Halberstadt	Magdeburg	Magdeburg, Halberstadt, Braunschweig, Berlin (Lehrter Bahnhof) und Berlin (Potsdamer Bahnhof).
Breslau - Schweidnitz	Breslau	Posen, Glogau, Neisse, Oppeln, Ratibor, Kattowitz, auch die Regierungs-Hauptkassen Liegnitz, Frankfurt a/O. und Stettin.
Rheinische	Köln linksrh.	Aachen, Coblenz, Crefeld, Trier, Saarbrücken.

Formulare zu der Annahmeerklärung und dem Nummernverzeichniss werden durch die vorgenannten Kassen unentgeltlich verabfolgt.

Wegen Einreichung der Obligationen zum Umtausch gegen $3^1/_2$ pCt. Staats-Schuldverschreibungen wird später das Erforderliche veranlasst werden.

Der „Actionär" führt zugleich aus, dass dringend zu wünschen sei, die Regierung möge noch nachträglich eine Centralstelle zur Empfangnahme aller Annahmeerklärungen hier am Platze (in Berlin) autorisiren.

Massnahmen gegen die Verbreitung der Cholera.

Das Vordringen der Cholera von Oberitalien bis an die Schweizerische Grenze und an die Linie der St. Gotthardbahn einerseits, sowie von den Oesterreichischen Seestädten bis Ungarn und Budapest andererseits, namentlich das Auftauchen verdächtiger Fälle in Breslau hat die Preussische Regierung frühzeitig zu besonderen Choleramassregeln veranlasst. Wenn auch eine direkte Bedrohung unseres Landes durch die Cholera zur Zeit nicht als vorhanden anzusehen ist, wendet sich doch anscheinend der Gang der Seuche den östlichen Provinzen zu. Die „Voss. Ztg." meldet über diese Massregeln folgendes: Zunächst wurden sämmtlichen Regierungspräsidenten die Erlasse des Kultusministers vom 14. Juli 1884 und 25. April 1879, betreffend Massregeln gegen die Einschleppung der Cholera, in Erinnerung gebracht. Sodann hat der Minister der Medizinalangelegenheiten im Einverständniss mit den Ministerien für Handel und öffentliche Arbeiten unterm 24. und 25. September d. J. zwei Cirkularverfügungen erlassen, welche die Ueberwachung des Verkehrs zu Wasser und zu Lande anordnen. Von den früheren strengen, aber nutzlosen Quarantänemassregeln ist mit Recht Abstand genommen worden, jedoch sollen die Behörden ungesäumt diejenigen vorbereitenden Massnahmen treffen, welche es sicher stellen, dass die Bestimmungen im Absatz 3, 4 und 5 des ersterwähnten Erlasses, welche sich auf die Ueberwachung des Eisenbahn- und Flussschifffahrtverkehrs beziehen, erforderlichen Falles sofort zur Ausführung gebracht werden können. Zunächst fordert der Minister beschleunigten Bericht darüber, an welchen Grenzbahnhöfen Einrichtungen zur Revision der mit der Eisenbahn aus dem benachbarten Auslande kommenden Reisenden zu treffen sind und welche Kanäle oder Flüsse eine Ueberwachung des Schifffahrtsverkehrs auf denselben erforderlich machen würden, sowie an welchen Grenzorten letztere am besten ausführbar wäre. Wegen Bereitstellung des zur vorläufigen Unterbringung bei der Revision etwa cholerakrank oder choleraverdächtig befundener Reisender bis zur Ueberführung in eine Krankenanstalt erforderlichen Raumes auf dem Bahnhofe sollen die Behörden mit den betreffenden Eisenbahndirektionen in Verbindung treten. Im Nothfalle liesse sich ein auf einen Nebenstrang gefahrener Güterwagen zur vorläufigen Aufnahme der in Rede stehenden Personen leicht herrichten. Der Aufenthalt der Kranken an der vorläufigen Aufnahmestelle würde jedoch stets nur ein kurzer sein dürfen und die Ueberführung derselben in eine Krankenanstalt thunlichst zu beschleunigen sein. Es ist deshalb auch die Frage der definitiven Unterbringung der Kranken am Orte der für die Revision in Aussicht zu nehmenden Grenz-Eisenbahnstationen sofort mit ins Auge zu fassen. Das Auftreten der Cholera in Budapest macht es nothwendig, den aus Ungarn mit der Bahn ankommenden Reisenden sofort die erforderliche Beachtung zuzuwenden. So weit hier bekannt, ist weder in dem Preussischen Vorwerk Oderberg, noch in Annaberg, wo überdies die Eilzüge kaum halten dürften, ein Arzt ansässig, und bis auf weiteres müsste man sich alsdann darauf beschränken, in Ratibor einen oder mehrere sich abwechselnde Aerzte zu engagiren, welche sich zur Zeit der Ankunft der betreffenden Züge auf dem Bahnhof einzufinden hätten, um sich durch Erkundigung bei den Zugführern, sowie durch eigene Beobachtung des Verhaltens der Reisenden über den Gesundheitszustand derselben soweit zu unterrichten, als es ohne systematische und auffällige Untersuchung der Insassen der Wagenabtheilungen geschehen kann. Die Unterbringung eines cholerakrank oder choleraverdächtig sich erweisenden Reisenden würde in der Stadt bis auf weiteres in derselben Art zu erfolgen haben, wie bei Erkrankung eines Einwohners an der Cholera, der in seiner Wohnung nicht verbleiben konnte. — Was die Untersuchungsstationen zur Ueberwachung des Schifffahrtverkehrs auf Flüssen und Kanälen betrifft, so wird deren Einrichtung unter Umständen darin eine grössere Schwierigkeit finden, dass sie zweckmässiger Weise möglichst unmittelbar an der Grenze anzulegen sind, wo sich mitunter eine Ortschaft nicht befindet. In diesem Falle würde der Bau einer Baracke und passende Ausrüstung derselben nothwendig werden. — Der zweite Ministerialerlass, an die Oberpräsidenten unserer Seeprovinzen gerichtet, beschäftigt sich mit der Ueberwachung des Seeverkehrs. Obgleich bisher die Häfen Italiens und Oesterreich - Ungarns, heisst es darin, mit Bezug auf die Verordnung vom 5. Juli 1883 für choleraverdächtig noch nicht erklärt worden sind, weil in keinem derselben die Seuche einen solchen Umfang angenommen hat, dass die Gefahr einer Einschleppung nach Deutschland auf dem Seewege besonders nahe liegt, so erscheint es doch erforderlich, dem Gesundheitszustand auf den aus Italienischen und Oesterreichischen Häfen ankommenden Schiffen eine erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden und dieselben einer Ueberwachung zu unterziehen. Diese Ueberwachung soll darin bestehen, dass für jedes einen Preussischen Hafen anlaufende Schiff, welches aus einem Italienischen oder Oesterreichischen Hafen herkommt, unter Zuziehung eines Arztes festgestellt wird, ob auf demselben ein den Verdacht der Cholera erregender Krankheitsfall während seiner Reise vorgekommen ist und ob sich auf demselben Personen befinden, welche an Cholera oder einem den Verdacht der Cholera erregenden Krankheitszustande leiden. Trifft auch nur eine dieser Voraussetzungen zu, so wird das Schiff in jeder Beziehung nach den Bestimmungen der Verordnung vom 5. Juli 1883 zu behandeln sein, anderenfalls aber ist der freie Verkehr desselben nicht zu beschränken.

Verkehr mit Russland.

Der „Pos. Ztg." wird über die Kündigung der Russischen Verbandstarife aus Petersburg geschrieben:

„Die Kündigung der Eisenbahntarife im unmittelbaren Verkehr mit den ausländischen Bahnen erfolgte auf Grund eines allerhöchst bestätigten Beschlusses des Ministerkomitees, welches zugleich grundsätzlich feststellte, dass künftighin die Normirung von Frachttarifen im Verkehr mit dem Auslande der Prüfung resp. Bestätigung des Ministeriums unterliegen soll. Mit dieser für die betheiligten Russischen Bahnen überaus wichtigen Verfügung wird die staatliche Kontrole und Machtvollkommenheit über einen der einschneidendsten Administrationszweige der Privatbahnen dekretirt, deren wesentlichste Rechte somit beschränkt werden. Man sieht mit Recht hierin einen gewichtigen Schritt zur Verstaatlichung des gesammten Eisenbahnnetzes. Die Initiative zu der in Rede stehenden Massregel ging von den Petersburger Kaufleuten aus, welche sich darüber beschwerten, dass die Tarifpolitik gewisser Bahnen, wie der Baltischen, Libau-Romnyer und Brest-Grajewoer im wesentlichen auf Normirung billiger Tarife im unmittelbaren Verkehr mit den interessirten ausländischen Bahnen und Dampfschifffahrts-Gesellschaften hinauslaufe, wodurch bei nach Moskau und Mittelrussland bestimmten Transporten Petersburg gemieden werde, da die genannten Bahnen infolge ihrer Konven-

tion mit den ausländischen Gesellschaften einen grossen Theil der Frachten ab Stettin, Danzig, Königsberg an sich ziehen. Diese oder ähnliche Gründe scheinen auch das Ministerkomitee zum Erlass der in Rede stehenden Verfügung bewogen zu haben, trotz des Protestes der Eisenbahnverwaltungen, welche das Recht der Einmischung des Staates in ihre inneren Verwaltungsangelegenheiten bekämpften. Nunmehr suchen die Bahnen die Ausarbeitung um 25—50 pCt. höherer Tarife aufzuschieben, worin das Ministerium merkwürdiger Weise willigt, trotzdem es noch vor einigen Wochen auf die Ausarbeitung neuer Tarife drang. Jedenfalls würde dem am meisten interessirten Deutschen Handel durch Erhöhung der Tarife im unmittelbaren Verkehr ein grosser Schaden erwachsen.“

Saal-Eisenbahn.

Wie der „Fr. Ztg.“ geschrieben wird, besteht seitens der Verwaltung die Absicht, eine Seitenlinie Pössneck-Naschhausen herzustellen, zu welchem Behufe mit den Interessenten Vorverhandlungen stattfinden.

Unterelbesche Eisenbahngesellschaft.

Die Aktien dieser Gesellschaft gelangen, wie bekannt gemacht wird, am 12. d. Mts. bei dem Bankhause L. Behrens & Söhne in Hamburg zum Kourse von 98 pCt. zur öffentlichen Subskription.

Westholsteinische Eisenbahn.

Wie berichtet wird, hat die Direktion beschlossen, die Erlaubniss zur Anfertigung von Vorarbeiten für eine normalspurige Sekundärbahn von Tönning nach Garding nachzusuchen.

Stralsund-Rostocker Bahn.

Der Bau dieser Bahn wurde, wie die „Voss. Ztg.“ schreibt, am 4. d. Mts. durch den Bauunternehmer Werner, welchem die Erdarbeiten auf der Strecke Stralsund-Velgast übertragen sind, in Angriff genommen. Die Erdarbeiten der Zweigbahn Velgast-Barth sind den Gebrüder Wendt in Barth übertragen und bereits begonnen worden. Für die Erdarbeiten der Strecke Velgast-Rostock soll der Zuschlag noch nicht ertheilt sein.

Stendal-Tangermünder Eisenbahn.

Nach dem der Generalversammlung der genannten Eisenbahn vorgelegten Bericht der Direktion beträgt das zum Bahnbau konzessionirte Aktienkapital 785 000 *M.* und wurden bis zum 1. August cr. zum Bau bezw. zur Vollendung desselben 778 805 *M.* aufgewendet. Es sind aus dem Baufonds noch zu bestreiten ein Drittel an Grunderwerbskosten und andere Restbeträge für Erd- und Böschungsarbeiten. Zur Bestreitung dieser Restausgaben verlangt nun die Direktion die Aufnahme eines Darlehens von 30 000 *M.*, verzinslich zu 4 pCt. mit 6monatlicher Kündigungsfrist. Die Generalversammlung genehmigte die Kontrahirung der Schuld.

Schleswig-Angler Eisenbahn.

Die Generalversammlung fand, wie berichtet wird, am 29. September statt. Bezüglich der finanziellen Lage wird im Geschäftsbericht bemerkt, dass die vorjährige Generalversammlung eine Anleihe in der Höhe bis zu 20 000 *M.* bewilligt hat. Demgemäss sind von der Norddeutschen Bank in Hamburg 17 000 *M.* gegen 4 pCt. Zinsen angeliehen, da aber Ueberschüsse nicht vorhanden, so haben die laufenden Zinsen dem Anleihekapital zugeschrieben werden müssen, so dass jetzt eine Schuld von 17 690 *M.* vorhanden ist. Alle Grunderwerbskosten sind bis auf eine Summe von 1 536 *M.* berichtigt. Befördert sind im verflossenen Jahre an Personen 61 124 gegen 66 159 im Vorjahre, und an Gütern 1 634 459 kg gegen 1 427 953 kg im vorhergehenden Jahre. Die Gesammteinnahmen betrugen 39 003 *M.* gegen 39 664 *M.* im Vorjahre. Eine Dividende konnte wieder nicht erzielt werden.

Geschäftsberichte Deutscher Sekundärbahnen f. d. Jahr 1885/86.

a) Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Die Wittenberge-Perleberger Eisenbahn ist Eigenthum der Stadt Perleberg und vom Bauunternehmer R. Schneider in Berlin erbaut, mit welchem auch ein Pachtvertrag auf die Dauer von 10 Jahren abgeschlossen ist, nach welchem alle aus dem Betriebe und der Benutzung der Bahn erfliessenden Erträge dem Pächter zufallen, wogegen dieser eine jährliche Pachtsumme von 14 500 *M.* und jährliche Rücklagen in den Reservefonds in Höhe von 500 *M.*, in den Erneuerungsfonds bis zur Höhe von 4 000 *M.* zu zahlen hat. Dieser Pachtvertrag ist von seiten des Betriebspächters unter Zustimmung des Perleberger Magistrates mit dem Tage der Betriebseröffnung der in Fortsetzung der Wittenberge-Perleberger Bahn nach Wittstock erbauten Prignitzer Eisenbahn an die Direktion derselben cedirt worden. Die Bahn ist normalspurig und hat eine Gesammtlänge von 10,5 km, an Betriebsmitteln sind 2 Tenderlokomotiven, 4 Personen-, 1 kombinirter Post- und Gepäckwagen, 2 bedeckte, 2 offene Güter-, 1 doppelbordiger und 1 offener hochbordiger Viehwagen vorhanden. Der Gesammtverkehr der Bahn hat sich durch den Anschluss der Prignitzer Eisenbahn bedeutend gehoben, was besonders für den Güterverkehr gilt. Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehr 42 615 *M.*, aus dem Güterverkehr 65 531 *M.*, für Ueberlassung von Betriebsmitteln 1 226 *M.* und an diversen 1 043 *M.*, in Summa 110 415 *M.* oder pro Kilometer Bahnlänge 10 515 *M.* und pro Nutzkilometer 2,98 *M.* An Ausgaben waren zu bestreiten für Besoldungen und Gehalte 25 431 *M.*, für persönliche Ausgaben 6 209 *M.*, an allgemeinen Kosten 7 872 *M.*, für Unterhaltung der Bahnanlagen 4 141 *M.*, an Kosten des Bahntransportes 6 585 *M.*, für Benutzung fremder Bahnanlagen und Betriebsmittel 9 375 *M.*, in Summa 59 613 *M.* oder pro Bahnkilometer 5 677 *M.*, pro Achskilometer 10,41 ₰ und pro Nutzkilometer 1,60 *M.*

Der Ueberschuss stellt sich somit auf 50 802 *M.*, von welchem 5 410 *M.* in den Erneuerungsfonds und 500 *M.* in den Spezialreservefonds zu zahlen sind. Der dann verbleibende Reingewinn von 44 892 *M.* wird zur Zahlung nicht fixirter Tantiemen mit 31 037 *M.*, zur Zahlung der Eisenbahnsteuer von 346 *M.* verwendet, so dass noch 13 508 *M.* zur Verfügung des Magistrats der Stadt Perleberg verbleiben.

b) Die Prignitzer Eisenbahn.

Die 44,8 km lange, der Prignitzer Eisenbahngesellschaft gehörige, normalspurige Sekundärbahn wurde durch die Bauunternehmer H. Bachstein und Schneider in Berlin erbaut und am 31. Mai 1885 dem Betriebe übergeben.

Bezüglich des Betriebes ist mit vorbezeichneten Unternehmern auf die Dauer von 10 Jahren ein Vertrag geschlossen, nach welchem die Bahngesellschaft die gesammten Einnahmen aus dem Betriebe und der Verwaltung der Bahn den Unternehmern überweist, wogegen diese verspflichtet sind, die gesammten Betriebs- und Verwaltungskosten, mit Einschluss der Abführungen zum Reserve- und Erneuerungsfonds, sowie der Verpflichtungen aus Unfällen aller Art und die gesammten Kosten für Unterhaltung und Erhaltung der Bahn nebst Nebenanlagen zu bestreiten, auch zur Verzinsung der Stamm-Prioritätsaktien einen auf jährlich 60 750 *M.* festgesetzten Betrag zu gewähren.

Bei einer gewissen Höhe der Bruttoeinnahmen der Bahn sind weitere Beiträge an die Gesellschaft zu zahlen behufs Gewährung einer Dividende auch an die Inhaber der Stammaktien.

In Ausführung dieses Vertrages ist die oberste Leitung des eigentlichen Betriebes einem Betriebsdirektor unter dessen persönlicher Verantwortung übertragen, welcher unter Zustimmung des Herrn Ministers für öffentliche Arbeiten seinen Sitz in Berlin hat und seine Geschäfte in der Centralverwaltung für Sekundärbahnen Herrmann Bachstein erledigt.

Für die örtliche Leitung des Betriebes fungirt unter dem Betriebsdirektor die zur Zeit in Wittstock domizilirte Betriebsinspektion.

Die Direktion der Prignitzer Eisenbahngesellschaft ist ferner vom Tage der Betriebseröffnung ihrer Bahn an in den vom Unternehmer R. Schneider ihr cedirten, zwischen demselben und dem Magistrate der Stadt Perleberg abgeschlossenen Pachtvertrag über die im Eigenthum der genannten Stadt befindlichen Wittenberge-Perleberger Bahn eingetreten.

An Betriebsmitteln sind 3 Tenderlokomotiven, 8 Personenwagen, 2 Gepäckwagen, 8 bedeckte, 10 offene Güterwagen, 2 doppelbordige Viehwagen, 3 Bahnmeisterwagen und 1 Draisine vorhanden. Vereinnahmt wurden 63 606 *M.* aus dem Personenverkehr, 106 050 *M.* aus dem Güterverkehr, 5 166 *M.* für Ueberlassung von Betriebsmitteln und 2 549 *M.* an sonstigen Einnahmen, in Summa 177 371 *M.*, mithin pro Kilometer Bahnlänge 3 948 *M.* und pro Nutzkilometer 2,05 *M.* Die Ausgaben beliefen sich für Besoldungen und Gehalte auf 39 819 *M.*, für andere persönliche Ausgaben auf 11 011 *M.*, für allgemeine Kosten auf 15 347 *M.*, für Unterhaltung der Bahnanlagen auf 7 448 *M.*, für Kosten des Bahntransportes auf 10 465 *M.* und für Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel auf 5 069 *M.*, in Summa auf 89 159 *M.* oder pro Bahnkilometer auf 1 984 *M.*, pro Nutzkilometer auf 1,03 *M.* und pro Achskilometer auf 7,03 ₰. Der Betriebsüberschuss stellt sich mithin auf 88 212 *M.*, von welchem in den Erneuerungsfonds 15 947 *M.* und in den Reservefonds 2 250 *M.* zu zahlen sind, so dass noch 70 015 *M.* verbleiben. Dieser Ueberschuss wird zur Zahlung der Eisenbahnsteuer von 1 298 *M.*, zur Zahlung der Dividende für die Stamm-Prioritätsaktien (4½ pCt.) mit 50 625 *M.*, zur Rücklage in den Nebenerneuerungsfonds mit 600 *M.*, zur Rücklage in den Reservefonds mit 2 531 *M.*, sowie zur vertragsmässigen Gewährung an die Betriebsgaranten für Betriebsrisiko mit 14 633 *M.* und zum Vortrag auf neue Rechnung mit 327 *M.* verwandt.

Preussische Staatseisenbahnen: Personalien.

Zu Regierungsräthen sind ernannt: die Eisenbahndirektoren Bornemann, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg, und Lehmann, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., sowie die Regierungsassessoren Trierenberg, ständiger Hilfsarbeiter bei

dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamt (Breslau-Stettin) in Breslau, und Niehaus, ständiger Hilfsarbeiter bei dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamt (Münster-Emden) in Münster.

Bau des Dortmund-Ems Kanales.

Durch Allerhöchsten Erlass vom 24. September d. J. ist genehmigt worden, dass bei dem von der Staatsbauverwaltung auf Grund des Gesetzes vom 9. Juli d. J. auszuführenden Bau der Kanalstrecke von Dortmund bezw. Herne über Henrichenburg, Münster, Bevergern und Papenburg nach der unteren Ems, einschliesslich der Anlage eines Seitenkanals von Oldersum nach dem Emdener Binnenhafen nebst entsprechender Erweiterung des letzteren, das Enteignungsrecht zur Erwerbung, bezw. zur dauernden Beschränkung des Grundeigenthums in Anwendung gebracht werde.

Eröffnung der kanalisirten Mainstrecke Frankfurt-Rhein.

Gegen Mitte des laufenden Monats wird, wie berichtet wird, die von staatswegen kanalisirte Mainstrecke von Frankfurt bis zum Rhein feierlich eingeweiht und eröffnet werden. Dieser mit einem Kostenaufwande von 5 500 000 *M.* durchgeführte Bau bezweckt mittelst Anlegung von Nadelwehren und Schleusen dem Flusse eine Wassertiefe von 2 Metern bei niedrigstem Wasserstande zu verschaffen und so den Rheinschiffen einen Schifffahrtsweg bis zur Stadt Frankfurt zu eröffnen. In Verbindung mit den von der Stadt im Anschluss an dieses Unternehmen hergestellten Hafeneinrichtungen soll auf diese Weise dem Handelsstande die unmittelbare Theilnahme an den Vortheilen des grossen Stromverkehrs in ähnlicher Weise gesichert werden, wie dieselbe jetzt die Nachbarstädte Mainz und Mannheim geniessen. Die oberste technische Leitung des Baues ist von dem jetzt mit den gleichen Funktionen für den Nord-Ostseekanal betrauten Geheimen Oberbaurath Bänsch geführt worden.

Die elektrische Bahn Schwabing-Ungererbad.

Zu den wenigen bisher im Betriebe stehenden elektrischen Eisenbahnen ist die auf dem Territorium des Badbesitzers Ungerer in Schwabing bei München angelegte, am 6. vorigen Monats dem Betriebe übergebene, nur 750 m lange elektrische Bahn hinzugetreten. Dieselbe hat auf der ganzen Strecke 1 m Steigung zu überwinden und wird für gewöhnlich mit einer Fahrgeschwindigkeit, welche bedeutend steigerungsfähig ist, von 4 m pro Sekunde befahren. Ueber die Anlage und den Betrieb dieser Bahn wird uns aus München nachstehendes mitgetheilt. Im Ungererbad steht eine gewöhnliche Lokomobile, welche eine Schuckert'sche Dynamomaschine treibt. Der hierdurch in letzterer erzeugte elektrische Strom wird durch zwei Telegraphendrähte in die beiden Bahnschienen geleitet, die wie bei der Eisenbahn auf Holzschwellen befestigt und nicht weiter isolirt sind. Von den Schienen gelangt der Strom durch die Räder in den Wagen zu einer zweiten dortselbst unter den Sitzen befindlichen Dynamomaschine, in welcher der durch Bewegung erzeugte Strom sich wieder in Bewegung umsetzt, die durch Schnurrollen direkt auf eine zweite Rolle auf der vorderen Radachse übertragen wird und hierdurch den Wagen und etwa andere ihm weiter angehängte in Betrieb setzt. Sobald die erste Maschine in Bewegung gesetzt ist, kommt auch die zweite in Bewegung; es gehen jedoch bei der Kraftübertragung 35 pCt. verloren, so dass von der abgegebenen Kraft der Lokomobile nur 65 pCt. auf die Wagenachse übertragen werden, von 12 Pferdekräften z. B. also etwa nur 8. Die Manipulationen des Zugführers, dessen Funktion mit der des Kondukteurs zusammenfällt, sind sehr einfach; durch das Anziehen eines Hebels stellt er die Verbindung des Stromes zwischen der Dynomomaschine mit der Wagenachse her, wodurch er die Bewegung des Wagens einleitet; durch denselben Hebel kann er den Strom unterbrechen oder auch in eine entgegengesetzte Richtung leiten und dadurch eine entgegengesetzte Bewegung hervorbringen, auch den Wagen sofort zum Halten bringen. Besondere Einrichtungen gestatten die Regulirung des Stromes vom Wagen aus, um eine grössere oder geringere Geschwindigkeit hervorzubringen. Selbstverständlich sind Vorkehrungen getroffen, damit das die Bahn benutzende Publikum mit dem elektrischen Strome nicht in Berührung kommt.

Aus Sachsen.

Kombinirte Rundreisebillete in der Saison 1886.

Der Verkauf der so rasch und allgemein beliebt gewordenen kombinirten Rundreisebillete hat bei den beiden Sächsischen Ausgabestellen in Dresden und Leipzig in der verflossenen Reisesaison eine aussergewöhnlich starke Ausdehnung gewonnen. Es wurden nämlich in den Monaten Mai, Juni, Juli und August d. J. von beiden Stellen zusammen verausgabt 11 144 Stück und zwar 6 523 in Dresden und 4 621 in Leipzig, während im Vorjahre die Gesammtsumme der verausgabten Rundreisebillete sich nur auf 6 966 Stück (4 239 in Dresden und 2 727 in Leipzig) belief. Es ergibt dies eine Steigerung von im ganzen 60 pCt. (für Dresden allein 54, für Leipzig allein 69 pCt.). Selbstverständlich erfordert die Herstellung dieser Billete erhebliche Arbeitskräfte. So waren bei der Ausgabestelle in Dresden während der lebhaftesten Zeit Mitte Juli, wo regelmässig täglich mit über 100, an einem Tage aber (den 15. Juli) sogar über 300 Stück Billete ausgefertigt werden mussten, 9 Personen bis tief in die Nacht hinein beschäftigt.

Dass übrigens der Mehrverkauf der Rundreisebillete nicht einen reinen Zuwachs zu der Personenfrequenz darstellt, bedarf nicht der Ausführung. Es wird vielmehr der Verkauf der sonst noch bestehenden direkten Billete und festen Rundreisebillete zweifellos eine einigermassen entsprechende Minderung erfahren haben. Wir behalten uns vor, darauf zurückzukommen.

Rangerhöhung der Ingenieur-Assistenten.

Wohl in Anlehnung an die in der letzten Ständeversammlung mehrfach geäusserte Ansicht, dass den im Staatseisenbahndienst angestellten Ingenieur-Assistenten zumal nach Bestehen der Staatsprüfung auch äusserlich eine ihrem Bildungsgrade angemessene Stellung zu gewähren sei, hat das Königliche Finanzministerium neuerdings bestimmt, dass diejenigen als Ingenieur-Assistenten I. und II. Klasse, als Bauingenieur-Assistenten, sowie als Maschineningenieur-Assistenten und als Maschineninspektions-Assistenten bei der Staats-Eisenbahnverwaltung angestellten geprüften Civilingenieure, welche eine fünfjährige Dienstzeit bei der Staats-Eisenbahnverwaltung hinter sich haben, die Eigenschaft als Staatsdiener erhalten. Es ist damit nicht nur eine günstigere Stellung rücksichtlich der Pensionirung, sondern auch der Versetzung in eine höhere (die VII.) Dienstklasse der Staats-Eisenbahnbeamten verbunden.

Schienensubmission.

Die zu Ende vorigen Monats in Dresden stattgehabte öffentliche Submission auf den Schienenbedarf der Sächsischen Staats-Eisenbahnverwaltung (ca. 6 200 t) hat, wie auch anderwärts, das überraschende Resultat ergeben, dass die Deutschen Werke ganz wesentlich von der ausländischen Firma J. Cockerill in Seraing in Belgien unterboten worden sind. Denn während die Mindestfordernden unter den Deutschen Firmen (Krupp in Essen und die Königin Marienhütte in Zwickau) 132 *M.* und bezw. 133 *M.* pro Tonne forderte, stellte die Belgische Firma ihren Preis nur auf 119 *M.* bezw. 121,50 *M.* pro Tonne und zwar verzollt und frei Leipzig, so dass also der Verkaufspreis der Firma nach Abrechnung der Fracht und des Zolles von zusammen ca. 50 *M.* pro Tonne sich thatsächlich nur auf 69 *M.* bezw. 71,50 *M.* pro Tonne beläuft. Man wird nicht fehl gehen, wenn man die hohen Forderungen der Deutschen Werke auf die von denselben abgeschlossene Koalition zurückführt. Es ist aber wenig wahrscheinlich, dass sich die Staats-Eisenbahnverwaltung in ihrer verantwortlichen Stellung bewogen sehen wird, auf diese Forderungen einzugehen, vielmehr dürfte sie den Deutschen Werken den Zuschlag nur dann ertheilen, wenn diese auf die Sätze des Belgischen Konkurrenten herabgehen. Dem Vernehmen nach sind entsprechende Verhandlungen bereits eingeleitet.

Heizsysteme der Sächsischen Staatsbahnen.

Nachdem vor kurzem wiederum eine grössere Anzahl Sächsischer Personenwagen zur Presskohlen-(Briquette-)Heizung eingerichtet worden ist, kommt nunmehr die regelmässige Anwendung der allgemein wenig beliebten und erheblichen Arbeitsaufwand erfordernden Wärmflaschenheizung im Bereich der Sächsischen Staatsbahnen ganz in Wegfall. Nur zu Zeiten aussergewöhnlichen Verkehrs z. B. bei Gelegenheit des Weihnachtsfestes werden noch Wagen mit dieser Heizung aushilfsweise in Gebrauch genommen werden. Hiernach werden z. Z. die Wagen der Sächsischen Staatsbahnen regelmässig auf den Hauptlinien mit Dampf und auf den Nebenlinien mit Presskohlen oder zumal in der IV. Wagenklasse und auf schmalspurigen Sekundärbahnen mit Oefen geheizt.

Wagenmangel, Wagenentleihung.

Der regelmässig eintretende Herbstverkehr hat in Verbindung mit dem niedrigen Wasserstand der Elbe, welcher der Eisenbahn namhafte Transporte zuführt, wieder einen fühlbaren Mangel an Güterwagen verursacht. Die Betriebsverwaltung hat daher bereits vor einiger Zeit angeordnet, dass Spezialwagen und namentlich die für die Kohlenbezirke geschilderten offenen Güterwagen zu anderen Transporten nicht verwendet werden. Die Altenburg-Zeitzer Privatbahn aber hat zur Bewältigung ihres bedeutenden Braunkohlenverkehrs ausser den 75 offenen Wagen, die sie bereits Ende vorigen Jahres von der Wagenleihanstalt Ludewig & Lange in Berlin entnommen hatte, noch 30 dergleichen Wagen entliehen.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Versammlung vom 14. September 1886.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Eisenbahn-Bau- u. Betriebsinspektor Claus.

Herr Julius Pintsch spricht über das „Gasglühlicht“ unter Vorzeigung der dazu erforderlichen Einrichtungen und Anstellung von Versuchen. Bei den hohen Ansprüchen, welche gegenwärtig an das „Licht“ gestellt werden, wurde das elektrische Licht bei seinem ersten Erscheinen mit Freuden begrüsst und die glänzende Wirkung des Bogen- und Glühlichts liess in den Augen des grossen Publikums die Fehler, welche dieser neuen Beleuchtungsart noch anhafteten, sowie die hohen Kosten derselben gern übersehen. Das Gaslicht gerieth dem elektrischen Lichte gegenüber in den Hintergrund, obgleich auch bei der Gasbeleuchtung durch die Anwendung von Intensivbrennern — insbesondere der Siemens'schen Regenerativbrenner — in Bezug auf die Verstärkung der Leuchtkraft wesentliche Verbesserungen eingeführt wurden. Durch diese Verbesserungen wurde indessen keine zweckmässige Lichtvertheilung erzielt, da der Intensivbrenner seine Wirkung immer nur auf einen kleinen Flächenraum richtet und an dieser Stelle blendend wirkt, während die anderen Theile des zu erleuchtenden Raumes nur schwach beleuchtet werden. Dieser Uebelstand wird durch die Verwendung des „Gasglühlichts“ gehoben. Der Chemiker Dr. Auer von Weltbach in Wien hat aus Nitraten seltener Erden, insbesondere der Cerite, deren Hauptbestandtheile Cer, Ystrium, Didym, Lanthan, Thor u. s. w. sind, einen feuerbeständigen Stoff von grossem Lichtausstrahlungsvermögen hergestellt, welcher zur Durchtränkung eines als Leuchtkörper dienenden Baumwollengewebes verwendet wird. Dieser cylindrisch geformte Leuchtkörper wird mittelst einer einfachen Vorrichtung über einer Gasflamme — einem sogenannten Bunsenbrenner — angebracht und durch die Gasflamme in Weissgluth versetzt. Hierdurch wird eine bisher bei Gaslicht nicht gekannte Lichtwirkung erzielt. Im Augenblicke des Entzündens der Gasflamme beginnt der Leuchtkörper von unten nach oben zu glühen, bis der ganze Körper gleichmässig in Weissgluth versetzt, sein mildes, den Augen wohlthuendes, rein weisses und doch intensives Licht in vollkommener Ruhe, ohne Zucken und Flackern nach allen Seiten hin wirksam vertheilt, entsendet. Fast sämmtliche Farben erscheinen bei diesem infolge seiner Neuartigkeit überraschend wirkenden Lichte wie bei Tageslicht. Der Verbrauch an Gas ist dabei wesentlich geringer, als bei gewöhnlicher Gasbeleuchtung. Bei derselben Leuchtkraft und bei etwa 25 mm Gasdruck verbraucht das Gasglühlicht in einer Stunde etwa 75 Liter Gas, ein Argand- oder Schnittbrenner dagegen etwa 150 Liter, also doppelt so viel. Durch diese Ersparniss an Gas werden die Kosten der Einrichtung aufgewogen und wird je nach der Art des Gebrauchs der Beleuchtung — ob dieselbe viel oder wenig in Thätigkeit ist — eine mehr oder minder grosse Ersparniss an den Beleuchtungskosten erzielt. Ein weiterer, sehr wesentlicher Vorzug des Gasglühlichts ist aber, dass infolge des beschränkten Gasverbrauchs die durch die Gasflamme hervorgerufene Wärmeentwickelung bedeutend herabgemindert wird, so dass die Luft in den beleuchteten Räumen kühler bleibt, als bei Verwendung gewöhnlichen Gaslichts. Durch das bei dem Gasglühlicht erzielte vollständige Verbrennen des Gases wird ferner auch das lästige Russen der Flammen vermieden. Da die Einrichtungen für das Gasglühlicht an jeder vorhandenen Gasleitung sich leicht und ohne wesentliche Aenderung der vorhandenen Beleuchtungseinrichtungen anbringen lassen, so ist bei den Vorzügen der neuen Beleuchtungsart nicht zu zweifeln, dass dieselbe bald allgemeinere Anwendung finden wird.

Durch Abstimmung in üblicher Weise werden die Herren Regierungs-Baumeister Max Boettcher und Regierungs- und Baurath Sattig als einheimische ordentliche Mitglieder des Vereins aufgenommen.

Eisenbahn-Gesetzgebung in Brasilien.

Die Eisenbahnen in Brasilien werden auf Grund von Konzessionen hergestellt, welche je nach dem Fall durch die Staatsregierung für Linien von allgemeinem Interesse oder durch die Provinzen, deren jede einen Staat im Staate bildet, für Linien untergeordneter Bedeutung gewährt werden.

Konzessionen.

Der Genehmigung der Staatsregierung unterliegen die Konzessionen:

1. von Eisenbahnen, welche zwei oder mehrere Provinzen mit einander, oder die Hauptstadt mit den Provinzen oder das Reich mit angrenzenden Staaten verbinden;

2. von denjenigen Linien, welche besonders für den Dienst der allgemeinen Verwaltung des Staates bestimmt sind, auch dann, wenn sie ganz innerhalb des Gebietes einer Provinz liegen;

3. von denjenigen Linien, welche eine Verlängerung der Staatsbahnen oder der vom Staate dekretirten Bahnen bilden.

Der Genehmigung der Provinzialbehörden unterliegen die Konzessionen:

1. von Eisenbahnen innerhalb der Grenzen der Provinz, vorausgesetzt, dass nicht schon in einer Entfernung von 30 km in derselben Richtung von der einen oder anderen Seite eine Staatsbahn entweder besteht oder von der Staatsregierung angefangen ist;

2. von denjenigen Linien, welche Zweigbahnen einer Staatsbahn bilden und sich innerhalb der Grenzen einer Provinz befinden.

Der Staatsregierung und den Provinzialbehörden steht gemeinsam das Recht der Konzessionsertheilung zu für Linien, welche zwar nicht über die Grenzen einer Provinz hinausgehen, aber bestimmt sind, grosse Verkehrsmittelpunkte mit den Seehäfen zu verbinden und welche eine Hauptverkehrsader für den Handelsverkehr der Provinz bilden.

Verfahren bei Ertheilung der Konzession.

Die von der Staatsregierung ertheilten Eisenbahnkonzessionen werden in Form eines Privilegiums ertheilt, entweder nach Ausschreibung eines Wettbewerbes oder zufolge Annahme der Vorschläge einer Gesellschaft, welche ausreichende Sicherheit bietet.

Bei Wettbewerb sind die Hauptpunkte für Mindestforderung: die Dauer des Privilegs, die Ausdehnung der bewilligten Gegend und bei Geldbeihilfen die Höhe der Zinsgarantie des Staates oder der durch den Staat zu leistenden Beihilfen für das Kilometer.

Besondere Vergünstigungen.

Die Regierung kann nach Umständen den Gesellschaften, welche den Bau und Betrieb der Eisenbahnen übernehmen wollen, folgende Vergünstigungen ganz oder theilweis gewähren:

1. Vorrecht von höchstens 90 Jahren vom Beginn der Konzession. Während dieser Zeit kann keine andere Eisenbahn in gleicher Richtung auf höchstens 20 km Abstand zu beiden Seiten ohne Zustimmung der vorberechtigten Gesellschaft ertheilt werden. Dieses Verbot erstreckt sich nicht auf Linien, die von demselben Punkt nach verschiedenen Richtungen ausgehen, selbst wenn sie einander in einem Punkte kreuzen.

2. Unentgeltliche Hergabe der Staatsländereien, sowie der Landbesitzungen der Ansiedler und Eigenthümer gegen Entschädigung zum Bau der Linie, der Bahnhöfe, Schuppen und anderer im Vertrage festgesetzten Bauwerke.

3. Expropriationsrecht für Privatbesitz, Bauwerke und Besitz, welcher für den Bahnbau erforderlich ist.

4. Benutzung des Holzes und anderer Baumaterialien aus den Staatsländereien.

5. Steuerfreiheit für die Einfuhr der Schienen, Maschinen, Instrumente und Gegenstände zum Bau und ferner für die ganze Dauer des Privilegs für die zum Betriebe der Werkstätten und der Eisenbahn erforderlichen Steinkohlen. Diese letztere Steuerbefreiung wird auf Grund einer dem Staatsschatz oder Provinzial-Schatzamt vorgelegten Bedarfsnachweisung über Art und Masse gewährt. Diese Vergünstigung hört auf und die Gesellschaft ist zur Bezahlung der Steuer und zur Bezahlung einer Geldstrafe des doppelten Betrages verpflichtet, sobald nachgewiesen wird, dass dieselbe ohne Genehmigung steuerfrei eingeführte Gegenstände veräussert hat.

6. Vorrecht unter gleichen Bedingungen für die Ausbeutung der Bergwerke im Konzessionsgebiet.

7. Vorrecht für den Erwerb der Staatsländereien zu beiden Seiten der Linie.

Zinsgarantie.

Ausser den erwähnten Vergünstigungen kann der Staat eine Zinsgarantie bis zu 7 pCt. gewähren für das beim Bau aufgewendete Kapital den Gesellschaften, welche beabsichtigen eine vom Staat oder der Provinz genehmigte Linie zu bauen, sofern dieselbe die Verbindungslinie zwischen den Mittelpunkten der Erzeugung und der Ausfuhr einer Provinz bildet.

Die Gewährung dieser Garantie wird auf Grund der Vorlage der speziellen Vorarbeiten und des statistischen Nachweises einer Einnahme von mindestens 4 pCt. ertheilt.

Wenn unter vorstehenden Verhältnissen eine mit Zinsgarantie der Provinzialbehörde ausgestattete Bahn konzessionirt ist, kann der Staat unter den voraufgeführten Bedingungen ganz oder theilweis die Provinzialgarantie auf höchstens 30 Jahre übernehmen. Für den Fall, dass die Provinz keine Zinsgarantie oder eine geringere als 7 pCt. übernommen hat, kann der Staat die Garantie bis 7 pCt. gewähren oder die Garantie bis auf 7 pCt. ergänzen.

Beihilfe pro Kilometer.

An Stelle der Uebernahme der Zinsgarantie kann der Staat der Gesellschaft eine Beihilfe gewähren, welche ein Fünftel der veranschlagten Baukosten der Eisenbahn nicht übersteigen darf; diese Beihilfe wird im Verhältniss nach der Anzahl der fertiggestellten Kilometer gezahlt.

Der Staat kann auch bis zu der angegebenen Grenze Aktien der Gesellschaft übernehmen unter Verzicht auf die Dividende, so lange die Einnahme weniger als 7 pCt. beträgt.

Bei Gewährung einer Kilometerbeihilfe der Provinz kann der Staat sich darauf beschränken, dieselbe sicher zu stellen oder den Unterschied bis zum zulässigen Höchstbetrage selbst übernehmen.

Die vom Staate gewährte Zinsgarantie, Beihilfe oder Sicherstellung der Gesellschaften hinsichtlich der mit den Provinzialbehörden geschlossenen Verträge gibt demselben das Recht, die Aufnahme gewisser, für zweckmässig erachteter Bestimmungen in die Verträge der Gesellschaft zu verlangen.

Bei Gewährung dieser Vergünstigungen gibt der Staat denjenigen Bahnen den Vorzug, welche sich dem Plan des allgemeinen Bahnnetzes einfügen und die Provinzen unter einander und mit der Hauptstadt verbinden.

Vorlagen, welche vor dem Beginn der Arbeiten zu machen sind.

Die Bauarbeiten dürfen nicht eher angefangen werden, als bis die Regierung das definitive Projekt, den Kostenanschlag und einen Erläuterungsbericht der projektirten Bauten genehmigt hat. Das Projekt hat zu enthalten:

1. Den Lageplan der Linie im Massstab 1 : 4 000. Die Linie ist mit rother Farbe darzustellen. Die Höhenverhältnisse der Gegend sind durch Schichtenlinien im Abstand von 3 m von einander anzugeben. Zu beiden Seiten ist auf 80 m Breite der Lageplan hinsichtlich der Kulturart, Felder, Holz, steinige Gegend und so viel wie möglich die Besitzgrenzen des Privatbesitzes, der Staatsländereien und der Bergbezirke anzugeben. Desgleichen sind die Kilometerentfernungen, die geraden und krummen Linien der Bahnstrecke, letztere mit Angabe der Halbmesser einzutragen.
2. Das Längenprofil im Massstabe 1 : 400 für die Höhen und 1 : 4 000 für die Längen, in welchem die Bodenoberfläche durch eine schwarze Linie und die Bahnkrone durch eine rothe Linie dargestellt ist nebst den Gefällwechselpunkten, Steigungen und Gefällstrecken, geraden Linien und gekrümmten.
3. Querprofile im Massstab 1 : 100 in ausreichender Anzahl zur Ermittelung des Umfanges der Erdarbeiten.
4. Generelle Projekte der wichtigsten Bauwerke in 1 : 100.
5. Verzeichniss der Bauwerke mit Angabe der Hauptabmessungen, Lage in der Linie, Bauverfahren.
6. Erdmassendisposition mit Angabe der Transportweiten und der Bodenarten.
7. Verzeichniss der geraden und krummen, geneigten und wagerechten Strecken mit Angabe der Längen.
8. Die Feldbücher der topographischen, geodätischen und astronomischen Arbeiten, welche im Felde ausgeführt sind.

Pflichten der Gesellschaft.

Die Eisenbahn und deren Arbeiten dürfen in keiner Weise den freien Verkehr auf den bestehenden Wegen und auf denen, welche im Interesse des öffentlichen Verkehrs angelegt werden, behindern. Die Gesellschaften können keinerlei Abgaben, Steuern oder Beiträge irgend welcher Art für die Kreuzung mit anderen Linien oder Wegen irgend welcher Art auferlegen oder erheben und die zur Sicherheit des Betriebes an den Kreuzungen erwachsenden Kosten fallen ihnen zur Last. Die zum Beginn und der Vollendung der Bauarbeiten der Bahn den Gesellschaften gestellten Fristen sind im Vertrag festgesetzt und bei Nichtinnehaltung derselben kann die Regierung eine Geldstrafe auferlegen oder die Konzession für erloschen erklären.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, keine Sklaven zu besitzen und für den Bau und Betrieb nur freie Leute zu verwenden.

Sitz der Gesellschaft.

Die Gesellschaft nimmt ihr gesetzliches Domizil im Inlande oder ein von ihr bevollmächtigter Vertreter.

Garantie oder Kaution.

Die Garantie oder Kaution wird halbjährlich nach drei Monaten auf folgende Weise regulirt:

Während der Dauer der Arbeiten werden von der Regierung die Zinsen in Höhe von 7 pCt. auf die von der Regierung genehmigten und bei einem Geldinstitut hinterlegten Summen, welche nach und nach dem Bedürfniss entsprechend verwendet werden, bezahlt.

Da sich die hinterlegten Summen auf die für den Bau während eines Jahres erforderlichen beschränken, so muss dem Ministerium des Ackerbaues, Handels und der öffentlichen Arbeiten ein Ueberschlag der in Jahresfrist auszuführenden Arbeiten zwei Monate vor Beginn derselben vorgelegt werden.

Nach Ablauf des Jahres hört die Zinszahlung bis zur Beendigung der veranschlagten Arbeiten auf; sobald dieselben fertiggestellt sind, geht die Zinszahlung weiter.

Die von dem Geldinstitut auf die hinterlegten Fonds gezahlten Zinsbeträge werden dem Staate auf die Garantie oder Kaution gut geschrieben.

Die für den Ankauf des rollenden Materiales, der Maschinen sowie der für die Reparaturen und Unterhaltung erforderlichen Geräthe kommen für die Zinsgarantie erst sechs Monate vor der Betriebseröffnung in Betracht. Sobald die Eisenbahn oder ein Theil derselben in Betrieb genommen ist, werden die Zinsen des Anlagekapitals nach Vorlage der Nachweise über die Einnahmen und Betriebskosten nach gehöriger Prüfung durch Beamte des Staates gezahlt.

Ausser den in jedem Jahre für die Ausführung der Arbeiten erforderlichen Beträgen kann die Gesellschaft einen Fonds in Höhe von 10 pCt. des garantirten Kapitals am Beginn des ersten Jahres zur Bezahlung der vorläufigen Ausgaben vor Beginn der eigentlichen Bauarbeiten anlegen.

Bezahlung der Beihilfen.

Wenn die Kapitalien der Gesellschaft im Auslande gezeichnet sind, wird die Bezahlung nach dem Werthverhältniss von 2 Frcs. 83 Cts. für das Milreis für alle Fälle festgesetzt.

Die jährliche Ausgabe für die Zahlung der Beihilfen oder die Zinsgarantie, welche den von den Provinzialbehörden genehmigten Linien zu gewähren ist, wird aus den gewöhnlichen Mitteln des Etats oder, wenn dieselben nicht ausreichen, durch Anleihen gedeckt.

Erlöschen der Zinsgarantie und der anderen Vergünstigungen.

Wenn innerhalb 12 Monaten von der Bildung der Gesellschaft ab die Bauarbeiten der Eisenbahnen noch nicht begonnen sind, wird die Konzession, Garantie oder Kaution und Vergünstigungen erloschen erklärt, wenn nicht vom Staat anerkannte höhere Gewalt vorliegt.

Unter allen Umständen kann ein Aufschub nur gegen Zahlung einer Geldstrafe von 1 000 Milreis pro Monat des nachgesuchten Aufschubes bewilligt werden.

Die Bauarbeiten dürfen nicht unterbrochen werden.

Nach drei Monaten Unterbrechung wird die Konzession u. s. w. für erloschen erklärt, wenn nicht vom Staate anerkannte höhere Gewalt vorliegt.

Wenn innerhalb der festgesetzten Fristen die Arbeiten nicht fertiggestellt und die Linie dem Betrieb übergeben wird, so hat die Gesellschaft eine Geldstrafe zu zahlen. Die Höhe derselben beträgt bei den Gesellschaften, welche eine finanzielle Unterstützung des Staates geniessen, 1 bis 2 pCt. pro Monat von der Summe, welche der Staat bis zu diesem Zeitpunkt als Zinsgarantie gezahlt hat.

Zwölf Monate nach dem Fertigstellungstermin erlischt bei Nichtfertigstellung die Konzession u. s. w., wenn nicht vom Staate anerkannte höhere Gewalt vorliegt.

Garantie für Ausführung des Vertrages.

Als Sicherheit für die Erfüllung des Vertrages hat der Konzessionar bei der Staatskasse vor der Unterschrift eine festgesetzte Summe zu hinterlegen. Bei Nichterfüllung einer der Vertragsbestimmungen kann die Regierung Geldstrafen von 200 bis 5 000 Milreis und bei Wiederholung das Doppelte festsetzen.

Beschränkung der Beihilfen.

Die Gesammtsumme des Kapitals der Eisenbahngesellschaften, welche von den Provinzialbehörden genehmigt und vom Staate durch Kaution, Zinsgarantie oder Beihilfe sichergestellt sind, kann nicht 100 Millionen Milreis überschreiten.

(Schluss folgt.)

Amerikanische Korrespondenz.

Hochbahn in Kansas City.

Ein sehr bedeutendes Unternehmen in Kansas City ist die im Bau begriffene Hochbahn. Sie verspricht das am schnellsten ausgeführte Ingenieurwerk des Westens zu werden. Der Bau begann erst im Frühling d. J. und doch sollen schon im Herbst d. J. Wagen auf der Bahn laufen können. Die Fundamente in der 9. Strasse sind schon vollendet. Die eisernen Theile für den Oberbau sind beinahe vollständig zur Stelle und die Aufstellung wird schon Ende August beginnen können und nach weiteren 5 Monaten beendet sein.

Diese Bahn wird, wie man annimmt, vielfache Verbesserungen ergeben gegenüber den Hochbahnen in Newyork. Das Bestreben des Ingenieurs ist gerichtet gewesen auf ein zier-

liches, starkes und leichtes Werk. Die bei Pullman bestellten Wagen gehen ihrer baldigen Vollendung entgegen. Die Motoren werden gebaut von den Baldwin Lokomotivwerkstätten und werden binnen kurzem zum Abgang bereit sein.

Die Länge der Bahn beträgt etwa 3½ Miles (5,6 km).

Neuartige Uniformknöpfe.

Die Specialty Button Co. 391 Broadway, Newyork, hat eine neue Art Uniformknöpfe hergestellt, welche mit Leichtigkeit in Knöpfe für den Civilanzug umgeändert werden können. Der untere Theil dieser Knöpfe besteht aus Hartgummi von beliebiger Farbe und Form, der obere von Metall; beide Theile werden durch Verschraubung zusammengesetzt bezw. getrennt, es kann daher auch das Putzen des metallenen Theils ohne Beschädigung des Kleidungsstücks leicht ausgeführt werden. Diese Art Knöpfe sind schon bei einer Anzahl von Bahnen und bei anderen Behörden in Gebrauch.

Gepäck-Expedirung.

In der halbjährigen Versammlung des Vereins der General-Gepäckvorstände (General Baggage Agents) wurde u. a. von verschiedenen Mitgliedern eingehende Mittheilung gemacht über die Erfolge des auf der Philadelphia & Reading, der Baltimore & Ohio, der Michigan Central und der Chicago & Grand Trunk Bahn eingeführten schriftlichen Expedirungsverfahrens (Registration) beim Gepäcktransport. Der praktische Erfolg auf diesen Bahnen wird von deren Vertretern als sehr werthvoll angesehen; es ist dabei erreicht, dass den Zuvielerhebungen vorgebeugt wird. Die Einnahmen an Gepäcküberfracht sind fortgesetzt gestiegen, obwohl den Reisenden grössere Zugeständnisse bezüglich des Freigewichts gemacht sind.

Mexikanische Pacificbahn.

Nach dem Mexikanischen Blatte „Financier“ hat das dortige Departement für öffentliche Arbeiten dem Mr. J. A. Verger eine Konzession ertheilt zum Bau der Mexikanischen Pacificbahn von der Stadt Mexiko ab nach Cuernavaca, von da nach Puente de Istla und von dort nach einem Punkte am Stillen Ozean zwischen Acapulco und Manzanillo. Die Vorarbeiten müssen innerhalb 9 Monaten, der Bau innerhalb 12 Monaten vom Tage der Konzession beginnen und die Linien binnen 10 Jahren fertiggestellt werden. Der Bau muss fortschreiten nach dem Verhältniss von 10 km während der ersten beiden Jahre, 30 km während des 3. Jahres, und von da ab 80 km jährlich bis zur Vollendung. Kaution von 20 000 D. ist in Mexikanischen Obligationen gestellt. Die Gesellschaft erhält die üblichen Privilegien bezüglich der Einfuhr des Materials.

Prozess bezüglich Personenverkehr.

Beim Befahren der Norfolk & Western Eisenbahn hatte ein Passagier, Namens Wysor, Inhaber eines 2 500 Meilen-Abonnement (commutation)-Billets dem Zugführer das Abreissen einer entsprechenden Zahl von Koupons nicht gestattet, vielmehr verlangt, dass dieser solche Koupons, welche er, der Passagier, bereits abgerissen hatte, dafür annehmen solle, obwohl das Reglement vorschreibt und der Text des Billets ergibt, dass der Zugführer die Koupons selbst abzutrennen hat. Wysor wurde von der Mitfahrt ausgeschlossen, verklagte dieserhalb die Eisenbahngesellschaft, und diese wurde vom Kreisgericht zur Zahlung einer Entschädigung von etwa 2 000 ℳ an den Kläger verurtheilt.

Auf Berufung seitens der Eisenbahngesellschaft hat der oberste Gerichtshof von Virginien dies Urtheil aufgehoben und den Kläger abgewiesen. Die Entscheidungsgründe sagen u. a., dass die Gesellschaft wohl befugt gewesen sei, die Ausgabe solcher Billets zu ermässigten Preisen an die in obengedachter Vorschrift enthaltene, zur Vermeidung von Betrügereien angenommene Bedingung zu knüpfen. Diese habe daher der Kläger, welchem sie zugestandenermassen bekannt war, zu beachten gehabt. Durch die Nichtbeachtung sei er seines Rechts, auf Grund des Billets befördert zu werden, verlustig gegangen. Augenscheinlich habe Kläger die Koupons vorsätzlich selbst abgerissen mit der Absicht, aus seiner zu erwartenden Ausweisung vom Zuge einen Entschädigungsanspruch gegen die Bahn herzuleiten und dabei ein gutes Geschäft zu machen. Die Gerechtigkeit erfordere aber, dass die Eisenbahngesellschaften, während sie auf der einen Seite vom Gesetz zur genauen Erfüllung ihrer schwierigen und gefährlichen Obliegenheiten angehalten würden, auch Schutz fänden gegen ungerechte und übertriebene Ansprüche des Publikums.

Streitfall über Wagen-Strafmiethe.

Die Atchison, Topeka & Santa Fé Bahn hatte von einem Versender 48 D. Strafmiethe erhoben für Güterwagen, welche bestellt waren zur Versendung von Mais, der lose am Stationsorte lag und erst verladen werden konnte, wenn die dazu bestimmten, auswärts gekauften und mittelst jener Bahn heranzuschaffenden Säcke angekommen waren. Da deren Beförderung auf einer Bahnstrecke von 93 km 7 Tage in Anspruch nahm, so verzögerte sich hierdurch die Verladung.

Auf Beschwerde des Betroffenen hat das Eisenbahnkommissariat von Kansas die Eisenbahngesellschaft zur Rückzahlung der Strafmiethe angewiesen, da die Verzögerung durch eigene Schuld der Bahn entstanden sei.

Präjudizien.

v. O. **Haftpflicht. Haftbarkeit von Trambahnunternehmern für Beschädigungen durch die Schienenanlage.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die Entscheidung des Rechtsstreites hängt allein von der Beantwortung der zu bejahenden Frage ab, ob die beklagte Gesellschaft schuldig ist, für den Schaden aufzukommen, der dem Kläger dadurch entstanden ist, dass ein ihm gehöriges Pferd infolge Einklemmens mit einem Hinterfusse in der Spurkranzrinne des Trambahngleises sich verhängte und infolge dessen eine innere Verletzung erlitt, welche dessen Tod herbeiführte. Die Entscheidung ist nach den Grundsätzen der Lex Aquilia begründet. Wer durch sein Thun die Sache eines andern beschädigt, muss diesem den zugefügten Schaden ersetzen, sobald die beschädigende Handlung widerrechtlich war, d. h. wenn (der Beschädigende kein Recht zur Beschädigung hatte und) ihm die Beschädigung zur Schuld angerechnet werden kann. Diese Frage ist zu bejahen. Auszugehen ist dabei zunächst von dem Rechtssatze, dass die Klage der Lex Aquilia nicht nur dann gegeben ist, wenn der Schaden unmittelbar durch eine positive auf die Sache eines anderen einwirkende Handlung verursacht wird, sondern auch in dem Falle, wenn solcher Schaden nur durch das positive Thun des Beklagten veranlasst worden ist. — Die Beklagte ist mithin, sofern sie ein Verschulden trifft, auch für den Schaden haftbar, welchen sie zwar nicht durch direkte Einwirkung auf das Eigenthum des Klägers, aber durch eine von ihr ausgeführte Anlage verursacht hat, eben weil sie zu dem eingetretenen Schaden die Gelegenheit gegeben. Bei Erörterung der Frage des Verschuldens kommt zunächst für den gegebenen Fall in Betracht, dass durch Zugeständniss der Beklagten feststeht, es sei ihr bezw. ihren Organen, für deren Handlungen einzutreten sie nicht beanstandet, die Möglichkeit der Schädigung fremden Eigenthums durch die Beschaffenheit der von ihr ausgeführten Schienenanlage nicht unbekannt gewesen. Sie glaubt aber, dass sie, obgleich die Ausführung trotz dieser Kenntniss bethätigt wurde, kein vertretbares Verschulden treffe, weil sie berechtigt war, zu handeln, wie sie gehandelt. — Die Berechtigung zur Herstellung jener Anlage deckt sich aber keineswegs mit der Berechtigung, welche für die Beklagte besteht, die kritische Anlage herzustellen, da mit derselben nicht auch von selbst ein Recht gegeben ist, das Eigenthum des Klägers zu beschädigen. — Die Beklagte betont zur Rechtfertigung ihrer Handlungsweise, dass sie nach dem Massstabe eines gewissenhaften und aufmerksamen Mannes gemessen, nicht verpflichtet war, die Schiene anders als geschehen herzustellen oder deren Herstellung ganz zu unterlassen und dass in solchem Falle bei dem Mangel der Verletzung einer Pflicht auch ein Verschulden ausgeschlossen sei; dann dass das Recht auf ungestörte Benutzung einer öffentlichen Strasse seine Begrenzung finde in dem öffentlichen Rechte, welches über die Ordnung des Zustandes der Strassen, ohne durch individuelle Interessen gebunden zu sein, Verfügung treffe. Mit der Befugniss, die Schienen zu legen, sei jedes mit dieser Befugniss unverträgliche Recht, also auch das vom Kläger behauptete, an seinem Vermögen nicht Schaden zu leiden, aufgehoben. — Diese letztere Aufstellung ist irrthümlich: Nach der Bayerischen Verfassung Titel IV § 8 gewährt der Staat jedem Eigenthümer Sicherheit seines Eigenthums und seiner Rechte. Durch die Ertheilung der Konzession an die Beklagte zur Anlage und zum Betriebe der Trambahn konnte daher einem Dritten ein Anspruch nicht entzogen werden, welcher durch die Normen des Privatrechts gewährleistet ist. Ein solcher Eingriff in fremdes Recht konnte nur im Wege der Enteignung erlaubter Weise stattfinden. — So drängt sich denn als für die Sache entscheidend die Frage auf, ob eine civilrechtliche Norm bestehe, nach welcher Beklagte für den durch ihre Anlage dem Kläger verursachten Schaden nicht zu haften habe. Diese Frage muss mit Recht verneint und die Haftpflicht angenommen werden. — Die Aquilische Klage findet statt wegen Zufügung unerlaubten Schadens, worunter eben derjenige Schaden zu verstehen ist, welcher als Schaden unerlaubt ist. — Die Erlaubtheit des hier gegebenen Schadens will abgeleitet werden aus der Thatsache, dass die denselben verursachende Anlage auf einer öffentlichen Strasse mit Genehmigung der Vertretung der Gemeinde als Eigenthümerin der Strasse und der Aufsichtsbehörde des Staates hergestellt sei. Dass die Erlaubtheit der Schadenszufügung aus der staatlichen Genehmigung nicht herzuleiten sei, ist schon gezeigt. Wenn die Beklagte sich auf die Genehmigung der Benutzung der

öffentlichen Strasse, welche ihr durch die Gemeindevertretung ertheilt worden, beruft, so leitet sie hiermit ihre Berechtigung ab aus dem Recht der Gemeinde. Daher ist, da Beklagte nicht mehr Recht erlangen konnte, als dieser selbst zukommt, zu untersuchen, ob der Gemeinde auf Grund ihres Eigenthums an den öffentlichen Strassen die Beschädigung des Eigenthums dritter Personen durch Ausführung schädigender Anlagen an denselben erlaubt ist. — Nachdem feststeht, dass die beklagte Trambahngesellschaft, obwohl sie wusste, dass die Anlage der Schienen, so wie sie dieselbe ausführen liess, einen Schaden verursachen könne, trotzdem sie so vornehmen liess, hat sie sich einer civilrechtlichen culpa schuldig gemacht, für deren Folgen sie aufzukommen hat; sie hat dem Grundsatze zuwidergehandelt, dass jeder auch seine erlaubte Thätigkeit so einzurichten hat, dass er dadurch nicht übergreife in die Rechtssphäre eines anderen, indem er diesem Schaden zufügt. Dabei befreit nur der reine casus, d. h. der Eintritt des schadenbringenden Erfolges ungeachtet angewandter Sorgfalt, welche den gewöhnlichen menschlichen Kräften gemäss ist. Demgegenüber ist die Erörterung über die Natur der Berechtigung des Klägers zur ungestörten Benutzung der öffentlichen Strasse und die daraus abgeleiteten rechtlichen Folgen ohne jede entscheidende Bedeutung. Denn sobald und solange eine Strasse dem allgemeinen Verkehr übergeben ist, folgt aus dieser Zweckbestimmung, dass das Publikum dieselbe auch benutzt. Mit dem Dasein einer öffentlichen Strasse ist also nothwendig verknüpft und für jedermann voraussehbar, dass sich auf derselben auch Personen und Thiere bewegen. Werden nun auf solchen Wegen Anlagen bewusst getroffen, welche den erlaubter Weise sich darauf bewegenden Personen an ihrem Körper oder Eigenthum Schaden zufügen können, dann handeln die Veranstalter solcher Anlagen schuldhaft und müssen aus diesem Grunde für den verursachten Schaden Ersatz leisten. — Aus dem Erörterten folgt, dass der dem Kläger zugefügte Schaden als ein erlaubter nicht erachtet werden kann weder auf Grund der zur Herstellung der die Sicherheit fremden Eigenthums gefährdenden Anlage auf einer öffentlichen, zum allgemeinen Gebrauche bestimmten Strasse ertheilten administrativen Erlaubniss, noch auch auf Grund der von der Stadtgemeinde als Eigenthümerin der Strasse eingeräumten Berechtigung hierzu. Beklagte erschien mithin dem Kläger haft- und schadenersatzpflichtig." (Erk. d. Obersten Landgerichts in München vom 1. April 1886; Seuffert, Blätter für Rechtsanwendung Bd. LI §§ 257 ff.).

Kursbücher.

Möller's Kursbuch, dessen letztes diesjähriges Heft bei Schmorl & von Seefeld in Hannover erschienen ist, vollendet damit den vierunddreissigsten Jahrgang. Dasselbe enthält die neuen Winterfahrpläne und die bekannte Fülle praktischer Notizen, welche es weit über den Fahrplantheil hinaus zu einem beliebten Nachschlagebuch gestalten. Bei seiner altbewährten praktischen Anordnung ist zu hoffen, dass nicht nur alle alten Interessenten demselben treu bleiben, sondern auch immer weitere Kreise sich durch den praktischen Gebrauch von den Vorzügen desselben überzeugen.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Ausnahmetarif für Eisenerz-Transporte von Brake, Elsfleth und Nordenham. Die in dem Ausnahmetarife vom 10. August d. J. für die Beförderung von zur überseeischen Ausfuhr oder zu Heizzwecken des See- oder Flussschifffahrt-Betriebes bestimmten Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 50 000 kg im Verkehre von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechts- und linksrhein.) und Elberfeld sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach Brake, Elsfleth, Nordenham und Wilhelmshaven auf Seite 12 enthaltene Anmerkung No. 2 ist unrichtig und wird mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1886 ab dahin berichtigt, dass bei der Beförderung überseeischer Eisenerze in Mengen von mindestens 50 000 kg von einem Versender ab Brake, Elsfleth und Nordenham nach den Kohlenversandstationen der Bezirke Köln (rechts- und linksrhein.) und Elberfeld, wenn die Verladung auf sonst leer zurückgehenden Kohlenwagen erfolgt, die Frachtsätze des genannten Ausnahmetarifs mit einem Zuschlage von 3 *M.* für 10 000 kg Anwendung finden.

Köln, den 6. Oktober 1886. (2112)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

K. K. priv. Galizische Carl-Ludwigbahn. Berichtigungen des Lokalgütertarifes (Theil II) vom 15. September 1886. Die auf Seite 16 des diesseitigen Lokalgütertarifs (Theil II) vom 15. September a. c. angeführten und in den bezüglichen Stationstarifen (Seite 32 bis inkl. 129) bereits enthaltenen Manipulationsgebühren haben nur Geltung auf den Strecken ab Lemberg Centralbahnhof östlich.

Auf den Strecken ab Lemberg Centralbahnhof westlich gelten nachfolgende in den bezüglichen Stationstarifen (Seite 32 bis inkl. 129) bereits enthaltene Manipulationsgebühren, u. zw.

1. Eilgut.
a) für gewöhnliche ermässigte und besonders ermässigte Eilgüter 10 kr. pro 100 kg,
b) für Pferde, Fohlen und Maulthiere 7 kr pro Stück,
c) für Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge 7 kr pro Stück.

2. Frachtgut.
a) für Güter der Normalklassen I und II der Wagenladungsklasse A, dann für sperrige Güter 5 kr.,
b) für Güter der Wagenladungsklassen B und C der Spezialtarife 1 und 2, endlich der Ausnahmetarife I und II 4 kr. pro 100 kg.

Auf Seite 23g Ueberfuhrstarif für den Transport von Gütern auf den Verbindungsbahnen ist zu berichtigen:

Bei Brody-Radziwilow
von:
für Bau-, Nutz- und Werkholz pro 100 kg . . . . 5,4 Kop.
auf:
für Bau-, Nutz- und Werkholz pro 100 kg . . . . 1,8 „

Bei Podwoloczyska-Woloczysk
von:
für Bau-, Nutz- und Werkholz pro 100 kg
in der Richtung von Russland 5,0 „
„ „ „ nach „ 1,8 „
auf:
Bau-, Nutz- und Werkholz pro 100 kg . . . . 1,8 „

Ferner ist zu setzen bei:
für sperrige Güter in der Rubrik: Russ. Reichssteuer pro 100 kg . . . . — Kop.
für Leichen bei Bezahlung für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen
a) als Eilgut pro 100 kg 3,3 „
b) „ Frachtgut „ „ „ — „
für Pferde
a) als Eilgut:
ein einzelnes Pferd . . . 33 „
zwei Pferde und mehr pro Stück . . . . 17 „
b) als Frachtgut:
ein einzelnes Pferd . . . — „
zwei Pferde und mehr pro Stück . . . . — „
für Schweine, ohne Unterschied der Gattung nur als Frachtgut pro Stück . . . — „

Endlich auf Seite 130 hat es anstatt Ausnahmetarif XII zu heissen „Ausnahmetarif XIII."

Wien, am 7. Oktober 1886. (2113)
Die Generaldirektion

Ostdeutsch - Ungarischer Verbandverkehr. Der Frachtsatz des Ausnahmetarifs B für Kleie und Oelkuchen etc. zwischen Györ und Schroda, der auf Seite 152 des Ostdeutsch - Ungarischen Verbandtarifs Theil II Heft 2 vom 1. Oktober 1886, infolge eines Druckfehlers auf 2,00 *M.* pro 100 kg angegeben ist, wird mit sofortiger Gültigkeit auf 3,00 *M.* pro 100 kg berichtigt.

Breslau, den 6. Oktober 1886. (2114)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Eröffnungen.

Mit dem 15. Oktober 1886 wird die zwischen Graudenz und Garnsee belegene Haltestelle **Roggenhausen** für den beschränkten Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet.

Der Frachtberechnung werden die im Kilometerzeiger für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg enthaltenen Entfernungen zu Grunde gelegt.

Sendungen nach Roggenhausen werden nur frankirt, von Roggenhausen nur unfrankirt und in beiden Richtungen nur ohne Nachnahmebelastung angenommen. (2115)

Bromberg, den 7. Oktober 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 80 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 13. Oktober 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

3. Güterverkehr.

Süddeutscher Eisenbahnverband, Einführung eines Viehtarifes von Messkirch betreffend. Am 15. Oktober d. Js. wird im Süddeutschen Eisenbahnverband für die Beförderung von Zuchtvieh von der Station Messkirch der Badischen Staatseisenbahnen nach Wien, Budapest und Köbanya ein Tarif ausgegeben, welcher, soweit der Vorrath reicht, von den betheiligten Verwaltungen auf Bestellung unentgeltlich abgegeben wird.

München, den 5. Oktober 1886. (2116)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr. Aufhebung von Nachträgen. Der gemäss Bekanntmachung vom 10. Oktober v. J. eingeführte Nachtrag I zum Heft 5 des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Kohlentarifs sowie der laut Bekanntmachung vom 9. November v. J. eingeführte Nachtrag I zum Heft C 5. des Rheinisch - Westfälisch - Niederländischen Gütertarifs treten am 20. November d. J. wieder ausser Gültigkeit.

Elberfeld, den 6. Oktober 1886. (2117)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die laut unserer Bekanntmachung vom 27. Oktober v. J. gewährte Ermässigung der tarifmässigen Fracht für **Eisensteintransporte** von **Berggiesshübel** nach **Zwickau** wird für die nächste Bezugsperiode (6. Oktober 1886 bis dahin 1887) dahin erweitert, dass bei einem Jahresquantum von 750 Wagen zu 10 000 kg und bei gleichzeitiger Aufgabe von je 5 Wagenladungen pro Frachtbrief eine Rückvergütung von Zwölf Mark pro Wagen zu 10 000 kg gewährt wird.

Dresden, den 7. Oktober 1886. (2118)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Erweiterung des Ausnahmetarifs für Giesserei - Roheisen von Oberschlesien nach Niederschlesien. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober cr. wird der im Staatsbahnverkehr Berlin - Breslau bestehende Ausnahmetarif 11a für Giesserei - Roheisen auf die Empfangsstationen Bunzlau, Gassen, Halbau und Oberleschen ausgedehnt. Ueber die Höhe der betreffenden Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen sowie unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Breslau, den 4. Oktober 1886. (2119)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Eisenbahnverband; Einführung des Theil III Heft No. 3 des Gütertarifes betr. Im Süddeutschen Eisenbahnverband, Verkehr mit Oesterreich-Ungarn, wird mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. der Theil III Heft No. 3 des Gütertarifes ausgegeben, welches Frachtsätze für Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsaaten, sowie für leere Getreidesäcke zwischen Stationen der Böhmischen Westbahn, der Buschtêhrader Bahn, der Aussig - Teplitzer Bahn, der Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der Süddeutschen Bahnen andererseits enthält und welches auf Bestellung von den betheiligten Bahnverwaltungen gegen Zahlung von 50 ₰ bezw. 25 kr. Oest. W. für das Stück abgegeben wird.

Zur Ermittelung der direkten Frachtsätze kommen bis auf Weiteres die in der Tabelle III der Schnitt-Tariftafel A enthaltenen Beträge zur Anwendung.

München, den 3. Oktober 1886. (2120)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Die Station Andenne-Seilles der Belgischen Staatsbahn ist im Verkehre mit Station Kastel in den Ausnahmetarif für Holz des **Belgisch - Südwestdeutschen Tarifheftes VIII b** mit einem Frachtsatze von 16,09 Frcs. pro Tonne und zwar mit Wirkung vom 12. d. Mts. einbezogen worden. (2121)

Frankfurt a/M., den 9. Oktober 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Die im Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren im **Bergisch - Märkisch - Belgischen Verkehr** vom 15. Oktober 1881 für die Station Bastogne der Belgischen Staatsbahn befindlichen Frachtsätze für Pferde und Ponys, Kleinvieh und Grossvieh, sowie für Pferde, Maulthiere, Fohlen oder Ponys in Eilfracht in Stallungs- oder Boxwagen sind ermässigt worden. Näheres ist bei den Verbandsstationen zu erfahren.

Elberfeld, den 6. Oktober 1886. (2122)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahn. Die Getreide- etc. Tarife von Stationen der Kursk-Kiew-, Kursk-Charkow-Asow-, Moskau-Kursk- (via Kursk-Kiew), Charkow-Nicolajew- und Ekaterinenbahn, sowie die Transitsätze für Mühlenfabrikate etc. ab Snamenka nach Königsberg, Pillau, Memel und Elbing werden bis auf weiteres verlängert mit der Abänderung, dass für Mühlenfabrikate, Samenaussiebsel, Spreu, Kleie von der Charkow-Nicolajew- und Ekaterinenbahn die für Oelkuchen angegebenen Sätze gelten.

Die Direktion. (2123)

Sächsisch - Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Mit dem 20. Oktober d. Js. gelangen für vorbezeichneten Verband
Nachtrag III zum Gütertarif Heft 1
und
Nachtrag I zum Gütertarif Heft 2
zur Einführung. Dieselben enthalten

a) Nachtrag III zu Heft 1: neue Frachtsätze für die Sächsischen Verkehrsstellen Brunn und Niederbobritzsch, erhöhte Sätze für Station Klingenthal und Ausnahmesatz für Steine zwischen Pegau und Plagwitz-Lindenau (Sächs. Stsb.);

b) Nachtrag I zum Heft 2: neue Frachtsätze für Station Veilsdorf der Werrabahn und für die Sächsischen Verkehrsstellen Brunn, Gera - Pforten, Lobstädt, Niederbobritzsch und Pöllwitz, erhöhte Sätze für Klingenthal und Druckfehlerberichtigungen etc.

Die erhöhten Frachtsätze für Klingenthal mit Gera, Leipzig Th. Bhf., Plagwitz-Lindenau und Zeitz gelten bereits seit 1. Oktober 1886, mit den übrigen westlichen Verbandsstationen vom 1. Dezember 1886 ab.

Die Nachträge sind vom 18. Oktober d. Js. ab bei den betheiligten Expeditionen zu haben. Bis dahin ertheilt unser Tarifbüreau in Erfurt nähere Auskunft.

Erfurt, den 9. Oktober 1886. (2124)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion,
(als geschäftsführende Verwaltung).

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Die im Gütertarif vom 1. Oktober 1885 enthaltenen direkten Tarifsätze für die Stationsverbindung Lichtenfels W. B.-Jannowitz treten mit dem 1. Dezember d. Js. ausser Kraft. (2125)

Nähere Auskunft ertheilt die unterzeichnete Königliche Eisenbahndirektion.
Königliche Eisenbahndirektion Erfurt.

Mit dem 1. November 1886 tritt zum Verband-Gütertarif zwischen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks **Bromberg** einerseits und Stationen der **Marienburg-Mlawkaer Bahn** andererseits vom 25. März 1882 der Nachtrag VIII in Kraft; derselbe enthält:

a) Einbeziehung der Stationen der Strecke Praust-Carthaus des Bezirks Bromberg,
b) Ermässigung der direkten Frachtsätze für die Station Marggrabowa,
c) Berichtigungen

und kann durch die Billetexpeditionen der Verbandstationen beider Verwaltungen bezogen werden.

Bromberg, den 6. Oktober 1886. (2126)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg - Bayerischer Eisenbahnverband. Ausnahme - Frachtsätze für Pflaumensendungen von Regensburg-Donaulände nach Braunschweig, Halle und Magdeburg. Für die Beförderung von Pflaumensendungen in Wagenladungen von 10 000 kg, welche von den Ländern der unteren Donau (Rumänien, Bulgarien, Serbien) herstammen und auf der Donau nach Regensburg verschifft werden, kommen vom 15. Oktober 1886 ab bis auf Weiteres zwischen Regensburg-Donaulände einerseits und Braunschweig, Halle und Magdeburg andererseits ermässigte Ausnahme-Frachtsätze zur Erhebung, welche bei den betheiligten Verbandsstationen und im Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion zu erfahren sind.

Magdeburg, den 9. Oktober 1886. (2127)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für leer zurückgehende, in zurückkehrenden Bier - Spezialwagen verladene **Bierfässer** nach den Bayerischen Stationen:

Ansbach, Aschaffenburg, Augsburg, Bamberg, Breitengüssbach, Erlangen, Freising, Fürth, Kissingen, Kulmbach, München — Central-, Ost- und Südbahnhof —, Nürnberg — Central- und Ostbahnhof —, Rehau und Würzburg,

im Verkehr von Stationen:
der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Frankfurt a/M. (östlich Hanau) und Hannover, der Grossherzoglich Oldenburgischen Staats-, der Unter-Elbeschen, der Lübeck-Büchener und der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn,
findet vom 15. d. Mts. an bis auf Weiteres widerruflich die Ausnahme-Tarifbestimmung Anwendung, dass bei Aufgabe von mindestens 1 000 kg für den Wagen oder bei Frachtzahlung hierfür zum wirklichen Gewicht, nach den Sätzen des Spezialtarifs III befördert werden, sofern nicht die Tarifirung zum halben Gewicht nach der Stückgutklasse eine billigere Fracht ergibt.

Hannover, den 8. Oktober 1886. (2128)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Westdeutscher Eisenbahnverband. Am 20. September d. J. sind für die Beförderung von Vieh- etc. Transporten im Verkehr zwischen Husum und den Stationen Frankfurt a/M. Main-Weser-Bahnhof, Frankfurt a/M. Sachsenhausen und Frankfurt a/M. Ostbahnhof direkte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen auf Befragen die Güterexpeditionen der genannten Stationen.

Altona, den 9. Oktober 1886. (2129)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Dezember 1886 gelangen im Güterverkehr zwischen Mannheim und Ludwigshafen einerseits und Geroldshausen und Reichenberg andererseits sowie zwischen Friedrichsfeld und Würzburg anderweite erhöhte Frachtsätze zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 8. Oktober 1886. (2130)
Generaldirektion.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Obst. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1886 ist die Station Divacca der K. K. priv. Südbahngesellschaft in die Ausnahmetarife No. 19 (für Obst etc.), enthalten im Theil II, Tarifheft 1 bis 6 des Oesterr.-Ungar.-Süddeutschen Verbandtarifes einbezogen worden.

Die bezüglichen direkten Frachtsätze im Verkehre mit Divacca ergeben sich durch Anstoss von 0,47 ℳ pro 100 kg an die für den Verkehr mit Laibach durch die Nachträge II zu vorbezeichneten Tarifheften eingeführten direkten Frachtsätze des Ausnahmetarifes No. 19.

München, den 4. Oktober 1886. (2131)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. Beschränkung der Anwendung der Getreidefrachtsätze ab Sokal transit, Krystynopol transit u. Rawa ruska transit. Vom 1. Dezember n. St. 1886 ab finden die im Ausnahmetarife für Getreide etc. vom 1. Mai n. St. 1886 und im Nachtrage I zu demselben vom 1. Oktober n. St. 1886 des oben genannten Verkehres enthaltenen Frachtsätze rücksichtlich der Stationen Sokal transit, Krystynopol transit und Rawa ruska transit nur mehr im Rückvergütungswege unter Einhaltung der nachstehenden Bedingungen Anwendung:

1. Die Frachtdifferenz wird erstattet gegen Vorlage der Original-Zollquittungen, der Original-Auflieferungsfrachtbriefe und der Original-Aufnahmsscheine, welche Dokumente hinsichtlich der Anzahl der Kolli, der Gattung und des Gewichtes vollkommen übereinstimmen müssen.

2. Eine Reexpedition in einer Unterwegsstation ist nicht gestattet.

3. Die Vorlagefrist der vorstehenden Dokumente wird auf 15 Tage — von der Auslösung des Frachtbriefes in der Bestimmungsstation an gerechnet — festgesetzt.

4. Die übrigen Bestimmungen des Tarifes in Betreff der Lagerungsfrist, Bahnaufsicht etc. bleiben aufrecht.

Wien, den 6. Oktober 1886. (2132)
Die Generaldirektion
der K. K. pr. Galizischen Carl-Ludwigbahn.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenb.-Gesellsch. (Rumän. Linien). Mit 1. Oktober gelangte der Nachtrag I zum Gebührentarife für den Gütertransport im Lokalverkehre der Rumän. Linien zur Einführung. Dieser Nachtrag enthält:

1. Einen neuen Spezialtarif No. 1 für Getreide und Mahlprodukte;
2. einen neuen Ausnahmetarif No. 7 für Petroleum;
3. einen neuen Ausnahmetarif No. 8 für Steine;
4. Geänderte Tarifbestimmungen für:
 a) leere alte Säcke,
 b) Säcke als Eilgut,
 c) Biersendungen als Eilgut.

Exemplare dieses Nachtrages können um den Preis von 25 Cents = 12 kr. Oe. W. bei der Centralleitung in Wien, bei dem Comité dirigeant in Bucarest und bei der Betriebsleitung in Jassy bezogen werden.

Wien, im Oktober 1886. (2133)
Der Verwaltungsrath.

Rumänisch-Galizisch-Danziger Güterverkehr. Einbeziehung der Station Danzig in den Ausnahmetarif III für Mais. Mit dem 1. November d. J. gelangen die Frachtsätze des Ausnahmetarifes III im Rumänisch-Galizisch-Danziger Güterverkehr für den Transport von Mais (Kukurutz) von den Stationen Czernowitz und Zuczka der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn nach Illowo transit für den Verkehr nach Dt. Eylau loco und den über Dt. Eylau liegenden Stationen auch für Danzig, daher inklusive Danzig, zur Anwendung.

Diese Tarifmodifikation ist im Tarife für den Rumänisch-Galizisch-Danziger Güterverkehr auf Seite 13 im Kopfe des Ausnahmetarifes III richtig zu stellen.

Wien, den 7. Oktober 1886. (2134)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Oberhessische Eisenbahnen. Vom 1. November cr. ab findet direkte Personen- und Gepäckabfertigung zwischen den Stationen Stockheim und Darmstadt statt.

Giessen, den 7. Oktober 1886. (2135)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Direktion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Tarifangelegenheit. Am 1. November 1886 tritt ein neuer Tarif für den Sächsisch-Oesterreichischen Personenverkehr über Tetschen und Reichenberg in Wirksamkeit.

Derselbe enthält neue Fahrpreise für Tourbillets zwischen Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und Böhmischen Nordbahn einerseits und Stationen der Königlich Sächsischen Staatsbahnen andererseits, sowie neue Fahrpreise für Retourbillets zwischen Wien Nordwestbahnhof einerseits und Dresden Alt- und Neustadt und Leipzig andererseits.

Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 15. August 1884 sammt Nachtrag I und II aufgehoben.

Wien, am 6. Oktober 1886. (2136)
Die Centralverwaltung.

K. K. priv. Oesterreich. Nordwestbahn. Tarifangelegenheit. Am 1. November 1886 tritt ein neuer Tarif für den Norddeutsch-Oesterreichischen Personenverkehr über Tetschen in Wirksamkeit.

Derselbe enthält neue Fahrpreise für Tourbillets zwischen Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn und Böhmischen Nordbahn einerseits und Norddeutschen Stationen andererseits, sowie neue Fahrpreise für Retourbillets zwischen Wien (Nordwestbahnhof) und Berlin (Anhalter Bahnhof) über Tetschen-Röderau.

Durch diesen Tarif wird der Tarif für den Nord- und Westdeutsch-Oesterreichischen Personenverkehr über Tetschen vom 15. Juli 1884 sammt Nachtrag I aufgehoben.

Wien, am 6. Oktober 1886. (2137)
Die Generaldirektion.

5. Submissionen.

Die Lieferung von:
a) 18 Stück 3-achsigen Personenwagen 1—2 Klasse,
b) 20 Stück 2-achsigen Personenwagen 3. Klasse,
c) 5 Stück 2-achsigen Personenwagen 4. Klasse,
d) 13 Stück 2-achsigen Gepäckwagen für Güterzüge,
e) 100 Stück 2-achsigen bedeckten Güterwagen,
f) 10 Stück 4-achsigen Schienenwagen,
g) 220 Stück 2-achsigen Güterwagen, sowie
h) 825 Stück Satzachsen,
i) 1 620 Stück Tragfedern und 1 955 Stück Spiralfedern für Personen- und Güterwagen

soll, in Loose getheilt, vergeben werden.

Termin zur Eröffnung der Angebote ist auf

Freitag, den 29. Oktober d. J.,
Vormittags 11 Uhr,

im unterzeichneten Büreau anberaumt.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen hier zur Einsicht aus und werden auch gegen Zahlung von 1,50 ℳ der einzelnen unter a) bis i) aufgeführten Gegenstände verabfolgt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Hannover, den 6. Oktober 1886. (2138)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 6 Stück Schnellzug-Lokomotiven soll vergeben werden.

Termin zur Eröffnung der Angebote ist auf

Donnerstag, den 28. Oktober d. J.,
Vormittags 11 Uhr,

im unterzeichneten Büreau anberaumt.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen hier zur Einsicht aus und werden auch gegen Einsendung von 2 ℳ verabfolgt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Hannover, den 7. Oktober 1886. (2139)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen auf Seite V.)

No. 19. Jahrgang 1886. **Berlin,** am 13. Oktober 1886.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 11. Oktober Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Kolli mit Buchstaben sign.:

Lfde. No.	Der Kolli – Signatur – Marke	Signatur – No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort – Station	Lagerort – Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	1	1	Pack	3 neue Körbe	5	1	Witten	K. E.-D. Elberfeld	
2	B	1—5	5	Kisten	?	149	2	Hasselt	Grand Central Belge	
3	B	3	1	Ballen	Kaffee	63	3	Neviges	K. E.-D. Elberfeld	
4	B	34	1	Ring	Draht	5	4	Mülheim a./Rhein	„	
5	B D	1601	1	Ballot	Läufer	28	5	Mannheim	Badische Stsb.	
6	B H	2196/97	2	Ballen	?	53	6	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
7	B K	10780	1	Bierfass	leer	35	7	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
8	B N	796	1	Kiste	?	21,5	8	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	Tilsit-Frankfurt Ostbahnhof.
9	B & W	—	1	Bierfass	leer	17	9	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
10	C B	—	1	—	Kette	—	10	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
11	C H B	451	1	Kiste	unbekannt	70	11	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
12	C K	447	1	„	?	33	12	Oppeln	K. E.-D. Breslau	bez. Nürnberg-Oppeln.
13	C L	375	1	Ballen	Treibriemen	53	13	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
14	E K.	2503	1	Kiste	?	42	14	Elberfeld M.	K. E.-D. Elberfeld	
15	E P.	7729	1	„	?	68	15	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
16	F	3	1	Koffer	Muster	20	16	Coblenz Rh.	„	
17	F G	48481	1	Pack	Eisendraht	26	17	Herford	K. E.-D. Hannover	
18	F V	481	1	Kiste	Glaswaaren	—	18	Rheydt	Linksrh. Köln	
19	G A K	1783	1	„	Wein	78	19	Essen Rh.	Rechtsrh. Köln	
20	G. G.	4730	1	Serone	Pomeranzenschaalen	143	20	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
21	G P	3811	1	Fass	?	161	21	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
22	H	686	1	Kolli	Spahnkörbe	4	22	Metz	Elsass-Lothring.	
23	H R	6306	1	Ballen	—	95	23	Mülhausen	„	
24	{ HF }	1678	1	Kiste	?	88	24	Neuss	Linksrh. Köln	
25	H G	7/8	2	Kisten	?	665	25	Köln Gereon	„	
26	H G D	2	1	Ballen	Teppiche	41	26	Münster	Rechtsrh. Köln	
27	H K	—	1	Sack	Bettzeug	—	27	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
28	H K	3787	1	Stange	Stahl	12,5	28	Lüdenscheid	„	
29	H K	4967	1	Kiste	Heu	63	29	Mülheim a./Ruhr	„	
30	H K	5823	1	„	Steingut	5,5	30	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
31	H S	—	1	—	Gasrohr	11,5	31	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
32	J	64359	1	Stück	Drahtgeflecht	2	32	Neuss	Linksrh. Köln	
33	J B	706	1	Kiste	Thonbecher	8	33	Seesen M.	K. E.-D. Magdeburg	
34	J C A	340	1	Ballen	Garn	80	34	Eindhoven	Niederländ. Stsb.	
35	K S	—	2	Säcke	Düngemittel	150	35	Ballstädt	K. E.-D. Erfurt	
36	L D	3019	1	Sack	?	52	36	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
37	L H	289	1	Kiste	unbekannt	52	37	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
38	L J	321	1	Korb	Eisenwaaren	131	38	Ehrenfeld	Linksrh. Köln	
39	L S	1130	1	Kiste	unbekannt	25	39	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
40	L W	545	1	Fass	leer	29	40	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
41	M	—	1	Kiste	?	—	41	Bonn	Linksrh. Köln	
42	M	4	2	Kolli	Handtuchhalter	4	42	Berlin	K. E.-D. Magdeburg	
43	M	1044	1	Kiste	Baumwollwaaren	138	43	Feyenoord	Niederländ. Stsb.	
44	O D	7256	1	Pack	Leder	17	44	Aachen T.	Linksrh. Köln	
45	P	112	1	Kiste	?	30	45	Holzminden	K. E.-D. Magdeburg	
46	P R W —	— —	2 46	Stück „	Leinen Bretter und Bohlen	290	46	Morgenroth	K. E.-D. Breslau	
47	P S	8753	1	Pack	Dütenpapier	12	47	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
48	R	2976/2978	3	Kübel	Butter	33	48	Dortmund	„	bkl.Hallei/W. 21 9. Marten.
49	S C U	2738	1	Kollo	eis. Pflugschaar	2	49	Berlin	K. E.-D. Magdeburg	
50	S S	3621	1	Korb	?	97	50	Aix M.	Grand Central Belge	
51	Th & Co	—	1	Pack	alte Säcke	52,5	51	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
52	U K	2810	1	Kiste	?	—	52	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
53	V & R	461	1	Bierfass	leer	22	53	Dortmund	„	
54	W	2367	1	Korb	Blechsachen	17	54	Hoerde	„	

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					B. Kolli mit Adr. sign.:					
55	Dr. Schuchardt	—	1	Korb	? —	2	55	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	
56	Fritz Stiewi	—	1	Kiste	? —	—	56	Bonn	Linksrh. Köln	
57	{ Haupt-werkstätte Nippes }	—	2	—	eis. Geisfüsse —	22	57	Basel	Elsass-Lothring.	
					C. Kolli mit Numm. sign.:					
58	—	{ 1—2 2683/4 }	4	Kisten	? —	355	58	Aerschot	Grand Central Belge	
59	—	80	1	Fass	Aepfel —	60	59	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
60	— (blau Strich)	—	2	Stück	{ gusseis. Maschinentheile }	8	60	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	
61	× weiss	—	1	—	Rad —	47	61	Culm	„	{ auf d. Strecke gefunden.
62	×	—	1	—	Libelle —	—	62	Dürrenberg	K. E.-D. Erfurt	
63		—	1	Kiste	? —	—	63	Bonn	Linksrh. Köln	
64		8183	1	„	? —	89	64	Dessau	K. E.-D. Erfurt	
					E. Kolli ohne Signatur:					
65	—	—	1	Korb	Aepfel —	32	65	{ Leipzig (Thür. Bhf. Eilg.-Exp.) }	K. E.-D. Erfurt	{ bei Bodenrevision.
66	—	—	1	—	eis. Bolzen —	4	66	Gera	„	{ im leeren Wagen 1012 ROB gefunden.
67	—	—	9	—	{ Bretter 2,5 m lang, 19 cm breit, 5 cm dick }	?	67	Crensitz	„	{ am 31/8. auf der Strecke gefunden.
68	—	—	1	Kollo	5 Pack Drahtstifte —	9,5	68	Berlin	„	{ bez. Berlin (Schles. Bhf.) / Berlin (Dresd. Bhf.)
69	—	—	2	Stangen	Eisen —	32	69	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
70	—	—	2	Bund	Eisendraht —	31	70	Sulz u/W.	Elsass-Lothring.	
71	—	—	1	Fass	leer —	10	71	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
72	—	—	3	Fässer	leer —	76	72	Neuss	Linksrh. Köln	
73	—	—	1	Kiste	Farbwaaren —	16	73	Wanne	Rechtsrh. Köln	
74	—	—	1	Bund	Flachstahl —	100	74	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
75	—	—	1	Ballen	{ Holzwaaren (Holzfasern) }	66	75	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	{ am 26/8. auf der Strecke gefunden.
76	—	—	1	Stück	Kette —	—	76	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
77	—	—	1	—	3 rädr. Kinderwagen	12	77	Eisleben Gep.-Exp.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
78	—	—	1	Korb	unbekannt —	55	78	Berent	K. E.-D. Bromberg	
79	—	—	1	Pack	5 Körbe —	35	79	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
80	—	—	1	„	leere Körbe —	9	80	Lüdenscheid	„	
81	—	—	1	Koffer	— —	32	81	Berlin	K. E.-D. Magdeburg	Gep.-Schein 32.
82	—	—	1	Reisekorb	— —	13	82	Metz	Elsass-Lothring.	
83	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	?	83	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	{ auf der Decke des Wagens 4299 Berlin gefunden.
84	—	—	1	{ Schliesskorb }	— —	16	84	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
85	—	—	{ 1 / 1 }	{ Schliesskorb und kleine Kiste }	— —	50	85	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	{ Gep.-Schein 320.
86	—	—	1	Pack	Schüppenstiele —	8	86	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
87	—	—	1	Bund	Stahl —	31	87	Hagen	„	
88	—	—	1	—	eis. Stampfe —	—	88	Werden	„	
89	—	—	1	Korb	alte Tapetenmuster —	5	89	Weissenburg	Elsass-Lothring.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A O	3551	1	Kiste	Besen —	42	1	Jászberény	Ungar. Stsb.	von Eger.
2	{ 20 A O B }	141	1	Ballen	leere Säcke —	22	2	Nimburg	Oesterr. Nordwestb.	seit 26/9.
3	A S S	—	1	—	Holzstange —	1	3	Szeged	Ungar. Stsb.	
4	C K	65	1	Korb	? —	65,5	4	Swetla	Oesterr. Nordwestb.	seit 3/9.

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
5	F Z	88831	1	Kiste	Flaschen	30	5	Prag	Oesterr. Nordwestb.	seit 27/9.
6	H M	—	5	Stück	Pflugeisen	10	6	Csaba	Ungar. Stsb.	von N. Varad.
7	H Z F	1483	1	Kiste	leer	28	7	Reichenberg	Südnordd. Verb.	seit 9/9.
8	J G	435 472	2	Bund	Baumwolle	21	8	M. Tur	Ungar. Stsb.	von Arad.
9	J M	29	1	Verschlag	Marmorplatten	22	9	Znaim	Oesterr. Nordwestb.	seit 27/9.
10	J P	40	1	Ballen	Kaffee	60,5	10	Iglau	„	„ 28/9.
11	K	60895	1	—	eiserne Achse	17,5	11	Vusga	Ungar. Stsb.	von Budapest.
12	K A	—	2	—	Holzeimer u. Schaffen	34	12	Czegled	„	von Lucsatin.
13	L A F	—	1	Bund	leere Säcke	20	13	Csaba	„	von N. Varad.
14	P	31	1	Ballen	Baumwollabfälle	40,5	14	Wien	Oesterr. Nordwestb.	seit 27/9.
15	S	8391/2	2	Kisten	ord. Seife	273 60	15	Iglau	„	„ 28/9.
16	S B	3315	1	—	eiserner Kipper	—	16	Petrozseny	Ungar. Stsb.	von Temesvar.
17	S B F St	1875	1	Kiste	leer, alt	48	17	Wien	Oesterr. Nordwestb.	seit 6/9.
18	S K	—	1	Bund	Schaufeln	5	18	Arad	Ungar. Stsb.	von Kassa.
19	St E G	916	1	—	eiserner Kipper	—	19	Petrozseny	„	von Arad.
20	T W	1824	1	Kiste	Zündhölzel	138	20	Iglau	Oesterr. Nordwestb.	seit 18/9.
21	W	1	10	Fässer	Russen	50	21	Aarad	Ungar. Stsb.	von Zauchtl.
22	Adresse	—	1	Kiste	?	14,5	22	Mähr. Budwitz	Oesterr. Nordwestb.	seit 18/9.
23	Bouitzer	—	1	Sack	Weizen	87	23	Lököshaza	Ungar. Stsb.	
24	Czeg	1399	1	Hut	Zucker	9,5	24	Ujszasz	„	von N. Varad.
25	Dreher	—	1	Fass	leer	12	25	Szeged	„	
26	Firma	—	1	Pack	Baumwollwaaren	10	26	Gr. Wossek	Oesterr. Nordwestb.	seit 7/9.
27	J K Szarvas	—	1	Bund	leere Säcke	22	27	Szarvas	Ungar. Stsb.	von Budapest.
28	Kajosvar	—	1	„	leere Säcke	22	28	Tisza-Földvar	„	von Budapest.
29	Kolin	4. 5.	2	Kisten	?	146	29	Nimburg	Oesterr. Nordwestb.	seit 26/9.
30	Liptai huklós	—	9	Tafeln	Seife	73	30	M. Berény	Ungar. Stsb.	von Debreczen.
31	s-or	14	7	Stück	Körbe	28	31	Arad	„	von Oderberg.
32	—	1. 1399	1	Hut	Zucker	9,5	32	Ujszasz	„	von N. Varad.
33	—	5	1	Stück	Leder	12	33	Gr. fehérvár	„	von Gyula.
34	—	6	1	Fass	Gurken	11	34	Nimburg	Oesterr. Nordwestb.	seit 26/9.
35	—	80	1	Bund	Besen	3	35	Czegled	Ungar. Stsb.	von Szolnok.
36	—	803	1	Hut	Zucker	10,5	36	Szolnok	„	von Budapest.
37	✡	2313	1	Kiste	?	43	37	Nimburg	Oesterr. Nordwestb.	seit 29/9.
38	[illegible]	1966	1	„	Stärke	52	38	Szarvas	Ungar. Stsb.	von Budapest.
39	—	—	1	Ballen	?	28	39	Szolnok	„	
40	—	—	14	Stück	Bierfässer	215	40	Prag	Oesterr. Nordwestb.	seit 17/9.
41	—	—	7	Säcke	Bohnen	246	41	Jaszbereny	Ungar. Stsb.	von Nagykörös.
42	—	—	1	—	Brett	—	42	Szolnok	„	von Budapest.
43	—	—	1	—	Brett	10	43	„	„	
44	—	—	1	—	Brett	85	44	M. Bereny	„	von Nagykörös.
45	—	—	16	—	Bretter	—	45	Szolnok	„	von Budapest.
46	—	—	1	—	neues Fass, 117 l	27,5	46	Csaba	„	
47	—	—	1	—	flache Eisenschiene	14	47	Gyula	„	von Budapest.
48	—	—	1	—	Gestell sammt Rädern	—	48	Adler Kosteletz	Oesterr. Nordwestb.	seit 3/9.
49	—	—	1	Kollo	Holzkäfig	85	49	Josefstadt	Südnordd. Verb.	seit 28/9.
50	—	—	1	—	Hühnerkorb	10	50	Szolnok	Ungar. Stsb.	von Budapest.
51	—	—	1	Koffer	?	24,5	51	Oroshaza	„	von Kistelek.
52	—	—	1	Sack	Korn	74	52	Prag	Oesterr. Nordwestb.	seit 2/9.
53	—	—	1	Ballen	rohe Leinwand	14	53	Goltsch Jenikau	„	seit 13/9.
54	—	—	1	—	Pflugeisen	4	54	Arad	Ungar. Stsb.	von Zauchtl.
55	—	—	1	—	Plache	—	55	Szolnok	„	von Budapest.
56	—	—	1	—	Roststab	13,5	56	Trs. Jedlersee	Oesterr. Nordwestb.	seit 1/9.
57	—	—	2	Ballen	leere Säcke	32	57	Wien	„	seit 10/9.
58	—	—	1	Bund	Schaufeln	5	58	Arad	Ungar. Stsb.	von Kassa.
59	—	—	I	„	Schilfrohr	2	59	Prag	Oesterr. Nordwestb.	seit 27/9.
60	—	—	3	„	Schindeln	32	60	Jaszbereny	Ungar. Stsb.	von Nagykörös.
61	—	—	1	Kollo	Schemel	7	61	Königgrätz	Südnordd. Verb.	seit 23/9.
62	—	—	1	—	Schutzbrett	—	62	Gyula	Ungar. Stsb.	von N. Varad.
63	—	—	1	Korb	alte Wäsche	10	63	Königgrätz	Südnordd. Verb.	seit 1/9.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite II.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld. Verding von Betriebsmitteln für Nebenbahnen.

4 Stück Tenderlokomotiven (Loos 1),
2 „ Personenwagen I./II. Klasse } Loos 2
4 „ desgleichen II./III. Klasse }
3 „ komb. Post-und Gepäckwagen }
5 Stück Personenwagen III. Klasse } Loos 3
5 „ desgleichen IV. Klasse }
Ferner: 38 Stück Rädersätze mit Speichenrädern (Loos 4),
76 Stück Tragfedern und 95 Spiralfedern (Loos 5),
76 „ Lagerkasten (Loos 6),

sollen im öffentlichen Ausbietungsverfahren vergeben werden.

Eröffnung der Angebote am Samstag den 30. Oktober 1886, Vormittags 11 Uhr, im maschinentechnischen Büreau hierselbst, an welches dieselben mit der Aufschrift: „Verding von Betriebsmitteln

für Nebenbahnen“ einzusenden sind. Bedingnisshefte nebst Zeichnungen sind gegen Einzahlung von 1,50 *M.* für Loos 1; von 4 *M.* für Loos 2 und 3; von je 1 *M.* für Loos 4 und 5; von 50 ₰ für Loos 6 von dem Kanzleivorsteher Herrn Peltz hier zu beziehen.

Zuschlag spätestens innerhalb 4 Wochen.

Elberfeld, den 30. September 1886. (2140)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien, als:
Eisenblech, Schmiedeeisen, Gusseisen und Stahlabfälle, Kupfer, Messing, Gussstahlachsen, Speichen- und Scheibenräder, Radreifen, Gummiabfälle, Manufakte u. s. w.
Termin: Freitag, den 22. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr, im maschinentechnischen Büreau.

Bedingungen und Massenverzeichniss können daselbst eingesehen und gegen Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Hannover, den 6. Oktober 1886. (2141)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Verkauf von Altschienen etc.

Die im diesseitigen Betriebsamtsbezirke auf den Bahnhöfen Leipzig, Weissenfels, Corbetha und Gera lagernden alten, zu Bahnzwecken unbrauchbaren Oberbaumaterialien und zwar:

ca. 19 t Stahlschienen,
609 t Eisenschienen,
60 t Kleineisenzeug (Schmiedeeisen),
15 t Gussbrucheisen und diverse Metalle,

sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden. Die formularmässigen Angebote sind bis Montag, den 8. November 1886, Vormittags 11 Uhr, portofrei und versiegelt mit der Aufschrift
„Offerte auf Ankauf von Alt-Materialien“
an uns einzureichen und werden solche zur Terminstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Kauflustigen eröffnet werden.

Die Verkaufsbedingungen nebst dem Massenverzeichnisse können in unserem Geschäftslokale Zimmer No. 23 eingesehen, auch gegen Einsendung von 50 ₰ portofrei von uns bezogen werden.

Weissenfels, den 10. Oktober 1886. (2142)
Königliches Eisenbahn Betriebsamt.

II. Privat-Anzeigen.

Verlag v. B. F. Voigt in Weimar.

Das
Entwerfen einfacher Bauobjekte
im Gebiete des Eisenbahn-Ingenieurwesens.

Band I.:
Wegbrücken (Wegüberführungen).

Mit 28 Tafeln in Quarto, wovon 25 Tafeln mit ausgeführten Bauwerken.

Herausgegeben von
Richard Ludwig,
Ingenieur.

4. 6 Mark.

Vorräthig in allen Buchhandlungen.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Eisen-, Stahl- u. Kupfer-Drahtfabrik; Drahtseilerei,



Verzinkerei, Telegraphenkabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Verzinkter Telegraphendraht,
Verzinkter Stahldraht für Signalzüge und Zugbarrièren.

Patent
Stahl-Stachelzaundraht.



A. Warmuth
Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

Die Portland-Cement-Fabrik
Dyckerhoff & Söhne
in Amöneburg bei Biebrich am Rhein
liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat in jeder Bindezeit unter Garantie für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.
Productionsfähigkeit der Fabrik: 400000 Fässer pro Jahr.
Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.

Goldene Staats-Medaille.



Düsseldorf 1880.

Medaille Breslau 1869.

Goldene Medaille, höchste Auszeichnung im Internationalen Wettstreit Arnheim (Holland) 1879.



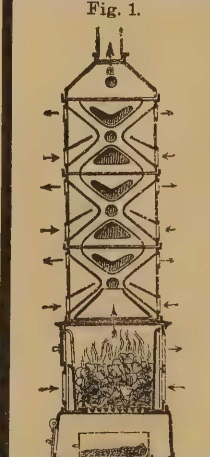
Verdienst-Medaille Wien 1873.

Goldene Medaille Offenbach a/M. 1879.

Diplom A: **Erster Preis** für ausgezeichnete Leistung Kassel 1870.



Fig. 1.



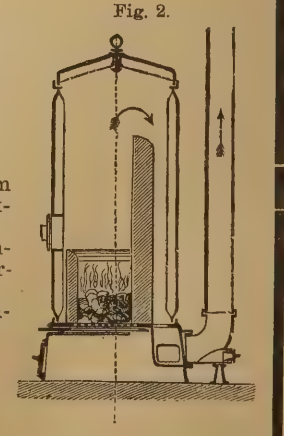
Oefen
zur Werkstätten-Heizung
Patent Hohenzollern (Fig. 1.)
D. R. P. No. 1136 u. 13296
sowie
Mannheimer-Ofen (Fig. 2.)
in verschiedenen Konstruktionen zum Heizen von Räumen bis zu 5000 Cubikmeter Rauminhalt.

Beide Systeme bei einer grossen Anzahl **Bahnverwaltungen** mit gutem Erfolge eingeführt.

Ausführliche Prospecte und Zeichnungen stehen zu Diensten.

Mannheimer Eisengiesserei
Carl Elsaesser
Mannheim.

Fig. 2.



Dieser Nummer liegt ein Prospekt von Carl Schleicher & Schüll in Düren, betreffend Pneumatischer Lichtpausapparat, bei.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — **Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.**

No. 81. Zeitung des Vereins 1886.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 16. Oktober 1886.

Ueber den Werth der hydraulischen und mechanisch-selbstthätigen Kohlenkipper

und die für den Betrieb derselben erforderliche Gleisanlage.

(Schluss aus No. 80.)

Im Ruhrorter Hafen findet gewöhnlich eine drei- bis vierfache Gestellung täglich statt. Bei guter Lage des Zuführungsgleises und ausreichendem Betriebsmaterial wird eine vierfache Gestellung immer möglich sein. Nun beträgt die grösste Leistungsfähigkeit eines hydraulischen Kippers täglich 150, diejenige eines selbstthätigen Kippers 200 Doppelwagen. Es ist daher zur vollen Ausnutzung des Kippers eine Gleislänge erforderlich, welche bei jeder Gestellung 38 bezw. 50 Doppelwagen Raum bietet, d. i. — den Wagen zu durchschnittlich 7 m Ausdehnung gerechnet — eine Länge zwischen den Markirzeichen von 266 m für den hydraulischen und 350 m für den selbstthätigen Kipper.

Diese Gleislänge muss doppelt bei jedem Kipper vorhanden sein; einmal für volle und sodann auch für leere Wagen. Würde man die Gleislänge nur einfach mit einem angemessenen Zuschuss für den Rangirverkehr am Kipper selbst versehen, so würden hierdurch nicht allein für den Eisenbahnbetrieb, sondern auch für den Betrieb des Kippers unangenehme Zeitverluste und Zwischenfälle entstehen. Es kann dann die Gestellung nur unter Benutzung von Rangirgleisen erfolgen. Eine solche Massnahme ist allerdings bei manchen ausgeführten Kipperanlagen aus Mangel an Raum zur Nothwendigkeit geworden; sie hat aber die beregten Uebelstände bei dem ausserordentlich grossen Wagenbedürfniss eines Kippers in hervorragender Weise zu Tage treten lassen. Neben der bereits erwähnten Verlangsamung und Vertheuerung des Eisenbahnbetriebes erleidet der Kipper selbst dadurch eine empfindliche Einbusse, dass er während der Zeit des Umsetzens der Züge nach und von den Rangirgleisen aus Mangel an Wagen zur Unthätigkeit verurtheilt ist. Die grosse Leistungsfähigkeit eines Kippers macht diesen Umstand zu einem bedeutungsvollen Nachtheil; seine Tagesleistung wird sehr beschränkt. Hat der Kipper dagegen nicht allein ausreichende Gleise für volle, sondern auch dieselbe Gleislänge für leere Wagen, so ist die Benutzung von Rangirgleisen nicht erforderlich: es können ohne Zeitverlust sofort bei jeder Gestellung die vollen Wagen auf die dafür bestimmten Gleise gedrückt werden; denn der ankommende Zug findet diese Gleise leer, da während der Gestellzeit die Entleerung der Wagen und ihre Ueberführung auf die Gleise für leere Wagen stattgefunden hat. Die Maschine kann demnächst gleichfalls ohne Zeitverlust die leeren Wagen auf dem Nachbargleise zum Zuge zusammenschieben und diesen nach dem Bahnhof befördern. Somit wird alsdann nicht allein das Eisenbahn-Betriebsmaterial in bester Weise ausgenutzt, sondern auch der Kipper selbst kann stetig ohne Aufenthalt in Thätigkeit bleiben.

Das sonach ermittelte Gleisbedürfniss von 2mal 266 m bez. 2mal 350 m Länge ist sehr gross; es führt dazu, die für jeden Kipper bestimmten Gleise nicht in 2 Strängen anzuordnen, einen für beladene und einen für leere Wagen, sondern dieselben in mehrere am besten 4 Parallelgleise aufzulösen. Dadurch wird der Weg, welchen die Arbeiter bei der Beförderung der einzelnen Wagen nach dem Kipper zurückzulegen haben, auf das möglichst kleinste Mass beschränkt, und die Kraft der Maschine für das Heranbringen der Wagen in unmittelbare Nähe des Kippers mit Vortheil ausgenutzt. Auch die Gleise für leere Wagen legt man gewöhnlich parallel denjenigen für volle Wagen, damit die Maschine nicht zu weite Wege zurücklegen muss, um nach Aufstellung des beladenen Zuges die leeren Wagen zu erreichen.

Die Verbindung der so erhaltenen parallelen Stellgleise kann durch Weichen oder Drehscheiben geschehen. Für die Ver-

bindung mit dem Fahrgleise sind wegen des Maschinenbetriebes selbstredend nur Weichen zulässig; dagegen unmittelbar vor dem Kipper hat eine Drehscheibe grössere Berechtigung; nämlich aus folgender Erwägung: die Weiche hat zwar den Vorzug, schneller die Verbindung des Kippers mit jedem beliebigen Stellgleise auszuführen als die Drehscheibe, denn letztere bedingt für das Feststellen der Wagen und das Ingangsetzen immer einen gewissen Zeitverlust. Sie hat aber den Nachtheil, einen erheblich grossen Theil des vor dem Kipper sehr kostbaren Hafenterrains in Anspruch zu nehmen. Zudem erschwert und vertheuert sie die Bedienung des Kippers; denn die Lokomotive kann die Wagen auf keine grössere Nähe dem Kipper zuführen, als die Markirzeichen erlauben, und diese liegen bei der Weichenverbindung viel weiter vom Kipper entfernt, als bei der Drehscheibe; es wird daher die Thätigkeit der Arbeiter für das Zuführen der Wagen nach dem Kipper bei Benutzung von Weichen in viel höherem Masse beansprucht. Aus diesen Gründen ist es allgemein üblich, Drehscheiben zur Verbindung der Stellgleise mit dem Kipper in Anwendung zu bringen. Man erreicht dadurch nebenbei den Vortheil, in beliebiger Richtung noch andere Gleise anschliessen zu können.

Die Richtung, welche die Gleise gegen das Ufer einzunehmen haben, ist bei dem Vorhandensein einer Drehscheibe keinem Zwange unterworfen. Man gewinnt aber gewisse Vortheile, wenn die allgemeine Richtung der Gleise senkrecht gegen das Ufer trifft. Diese Anordnung erhöht nämlich die Leistungsfähigkeit des Kippers durch die Möglichkeit, den Wagenwechsel schneller ausführen zu können. Dieser Wagenwechsel ist nicht allein von der Bauart des Kippers und der Schnelligkeit seiner Bedienung bei gleicher Bauart der Wagen mit beweglichen Kopfbracken abhängig, sondern auch vornehmlich bedingt von der Ausdehnung, auf welche der Rückweg des leeren den Hinweg des vollen Wagens deckt, so dass das Abführen der leeren Wagen die Zuführung der vollen Wagen beeinträchtigt. Diese Länge muss so kurz als möglich bemessen werden, d. h. die Drehscheibe muss so nahe wie möglich dem Kipper sich befinden; und ferner muss die Benutzung der Drehscheibe möglichst wenig Zeit beanspruchen. Letzteres wird begünstigt, wenn die Gleise derartig liegen, dass der Winkel der Drehung möglichst klein ist, die Drehscheibe nur einmal, wo möglich nur für die Abführung des leeren Wagens zu drehen ist, während die vollen Wagen wenn nicht sämmtlich, so doch zum Theil in gerader Richtung ohne Zeitverlust die Drehscheibe durchlaufen. Man wird daher vortheilhaft einen der beiden Stränge für beladene Wagen in gerader Richtung des Kippers anordnen; es würde hierdurch für die Hälfte aller Wagen ein nicht zu unterschätzender Zeitgewinn erzielt werden.

Lässt die Oertlichkeit die allgemeine Richtung der Kippergleise senkrecht gegen das Ufer nicht zu, können dieselben nur parallel dem Ufer angelegt werden, so wird durch die Aufstellung von zwei Drehscheiben hintereinander in der Richtung des Kippers die Leistung desselben vortheilhaft erhöht. Es müssen zu dem Ende von den 4 Kippergleisen die vorderen beiden Stränge für leere Wagen bestimmt und mit der ersten Drehscheibe verbunden werden, während die hinteren beiden Gleise zur Aufnahme der ankommenden beladenen Wagen dienen und sich an der hinteren Drehscheibe vereinigen. Es können alsdann alle beladenen Wagen unmittelbar nach Abdrehen und Ablaufen der leeren Wagen in gerader Richtung ohne Aufenthalt an der Drehscheibe dem Kipper zugeführt werden, sofern eine besondere Arbeiterkolonne das Zuführen der vollen Wagen und Drehen derselben auf der hinteren Drehscheibe vorher ausgeführt hat.

Die Bedienung der Kippergleise findet stets durch Arbeiter statt. Ein Versuch im Ruhrorter Hafen, Pferde hierbei zu benutzen, war aufgegeben worden. Man erleichtert den Arbeitern die Thätigkeit fast stets dadurch, dass man den Gleisen Gefälle gibt, und zwar den Gleisen für beladene Wagen ein nach dem Kipper hin gerichtetes und denjenigen für leere Wagen ein von ihm ausgehendes Gefälle. Das Gefälle für die beladenen Wagen darf nach den gemachten Erfahrungen nicht zu gross sein. Man hat die Verhältnisse 1 : 300 und 1 : 400 angewandt. Die Kohlenarbeiter verfahren aber bei dem Rangirbetrieb vielfach nicht mit der erforderlichen Vorsicht. Das Ueberlaufen der Wagen über die Drehscheibe ist trotz fester Bremsvorrichtungen an den Gleisen und beweglicher Bremsklötze vorgekommen, so dass ein Herabstürzen der Wagen über die hohe Hafenböschung nur durch einen glücklichen Zufall verhütet worden ist. Es empfiehlt sich daher, nur ein schwächeres Gefälle, etwa 1 : 500, anzuwenden, und auch dieses in grösserer Entfernung vom Kipper aufhören zu lassen. Für die Abführung der leeren Wagen ist es dagegen von grossem Vortheil, ein verhältnissmässig starkes Gefälle, etwa 1 : 100, zur Verfügung zu haben. Dasselbe würde zweckmässig in zwei Theile zerlegt werden, derartig, dass der erste Theil unmittelbar hinter der Drehscheibe sich befindet, der zweite dagegen inmitten des Ablaufgleises an derjenigen Stelle eingelegt werde, wo die durch das erste Gefälle dem Wagen ertheilte Geschwindigkeit nahezu aufhören würde. Dadurch würden die Wagen während des Ablaufens einen zweiten Antrieb erhalten und die Gleise in voller Länge selbstthätig durchlaufen, ohne dass heftige Stösse und Beschädigungen der Wagen zu befürchten sind.

Die Höhenlage der Gleise im Verhältniss zum Wasserspiegel muss bei dem selbstthätigen Kipper der Bedingung entsprechen, dass bei höchstem fahrbaren Wasserstande die Schiffe mit grösster Bordhöhe beladen werden können. Ein Mehr ist für den kaufmännischen Betrieb des Kippers von Vortheil, da sehr häufig die Schiffe im Hafen fertig zur Reise beladen werden zu einer Zeit, in welcher der Wasserstand noch nicht bis zur fahrbaren Tiefe gesunken ist.

In unmittelbarer Nähe des Kippers selbst, also dicht am Ufer, ist die Anlage von Aussetzgleisen erforderlich. Es befinden sich sehr häufig Wagen in dem auf dem Bahnhof gebildeten und bei dem Kipper eintreffenden Zuge, welche Kohlensorten enthalten, die aus kaufmännischen Rücksichten zum Kippen vorläufig noch nicht geeignet sind. Dann ist es erforderlich, diese Wagen auf einen Seitenstrang zeitweise auszusetzen. Das Bedürfniss hierzu wird gewöhnlich erst dann entdeckt, wenn der Wagen bereits vor dem Kipper angekommen ist. Daher müssen die Aussetzgleise in unmittelbarer Nähe des Kippers selbst liegen. Kann ein vorhandenes Gleis hierzu nicht benutzt werden, so empfiehlt es sich, in Verbindung mit der Drehscheibe ein oder mehrere kurze Kopfgleise anzulegen. Die Länge derselben ist mit 6 bis 10 Wagenlängen ausreichend bemessen.

Ausserdem verlangt das kaufmännische Interesse, dass mit jedem Kipper eine Centesimalwaage verbunden werde. Da hier nicht allein die vollen, sondern auch die leeren Wagen gewogen werden müssen, so pflegt man die Waage zwischen Drehscheibe und Kipper zu erbauen. Zur Beschleunigung des Wiegegeschäfts, welches auf die Leistungsfähigkeit des Kippers einen erheblichen Einfluss ausübt, ist es gegenwärtig viel gebräuchlich, die von Schenk erfundene Vorrichtung zur selbstthätigen Gewichtsangabe zu benutzen. Hierbei wird ein vom Aufseher mit der Wagennummer versehenes Kartenblatt in den Laufgewichtskasten geschoben, und nach Einstellung der Gewichte durch einen einfachen Hebeldruck die Zahl der Kilogramme in Stempelziffern auf dem Kartenblatt selbstthätig markirt. Das Gewicht des zurückkehrenden leeren Wagens wird in gleicher Weise unter dem Bruttogewicht angegeben.

Einige Beispiele von Gleisanlagen zu Kohlenkippern sind in der früher erwähnten Abhandlung in Holzschnitten dargestellt worden.

Wie mannigfach die Rücksichten sind, welche bei dem Entwerfen von Kippergleisen beachtet werden müssen, dürfte aus den vorstehenden Darlegungen ersichtlich sein. Mögen dieselben einiges zur Klarstellung der massgebenden Gesichtspunkte beitragen, damit bei künftiger Anlage von Kohlenkippern der zugehörigen Gleisanlage die gebührende Beachtung zu Theil

werde: denn nur bei guter Gleisanlage ist es dem Kohlenkipper, dem Verladeverfahren der Zukunft, möglich, seine volle Leistungsfähigkeit zu entwickeln. Gerhardt.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Hauptverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete. Die geschäftsführende Direktion hat zu dem vom 1. Mai d. J. ab gültigen Hauptverzeichniss den III. Nachtrag ausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4533 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 4552 vom 9. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Ueberweisung eines Streitfalls zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 4555 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen — ausgenommen die Kirchheimer und Arad-Temesvarer Eisenbahn —, betreffend Einziehung der Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 12. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Eisenbahn-Kartelle und die Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

Bekanntlich hat diese Gesellschaft das mit den beiden Staatsbahnen bestehende Kartell für die Route Wien-Budapest gekündigt und sucht sich, wahrscheinlich gedrängt durch die Konkurrenz, von den mit anderen Bahnen oberhalb Wien geschlossenen Kartellen zu befreien. Die der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft international gewährte Autonomie werde nämlich durch die Kartellwirthschaft geschmälert und in ihrer Verkehrsentwickelung gehemmt. Man erinnert sich noch gut, wie bei uns manche neuen Bahnen blos unter dem Vorgeben gebaut wurden, einer bereits bestehenden Bahn Konzessionen abzuringen, welche aber eigentlich nur die Gründer bereicherten, indem sich die ältere und neuere Bahn bald kartellirten. Die Festsetzung von Maximaltarifen und die Nothwendigkeit der Genehmigung seitens der Regierung habe den etwaigen Missbräuchen der Kartellwirthschaft Schranken gesetzt. Die Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft sei aber in ihrer Tarifbildung unbeschränkt und begehe daher an sich selbst und an dem im Vergleiche mit dem Rhein leider „todten" Donauverkehr ein Unrecht, sich von den Bahnen ihre Tarife diktiren zu lassen. Im Eingangs erwähnten Kartell Wien-Budapest habe die Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft die Verpflichtung übernommen, dass sie nicht mehr als um den bestimmten Preis von 6—10 kr. unter die Tarife der Staatsbahn herunter gehen dürfe und dass sie ausserdem an die Staatseisenbahn 50 pCt. ihres Reinertrages abliefere. Diesen Vorwürfen gegenüber muss doch daran erinnert werden, dass dieses Uebereinkommen zur Vermeidung der Konkurrenz zwischen diesen drei Anstalten in der Richtung abgeschlossen wurde, dass zwischen den Eisenbahn- und Dampfschiffstarifen eine gewisse permanente Maximaldifferenz erhalten werde und dass der nach den verfrachteten Gütern resultirende Reingewinn nach Abzug der Selbstkosten zwischen den drei Anstalten zur gleichmässigen Vertheilung gelange. Die Differenzen, um welche die Schifffahrtstarife — vermöge des grösseren inneren Werthes der Eisenbahnverfrachtung — wohlfeiler sein können, als die Eisenbahntarife, wurden pro Metercentner auf 6—10 kr. festgesetzt, während das Uebereinkommen auf Getreide, welches zu Wasser nur in separaten Schiffen verfrachtet wird, überhaupt keinen Bezug hat. Im öffentlichen Interesse wurde aber auch jedem Theilnehmer hinsichtlich Feststellung der Tarife resp. Einräumung von Begünstigungen die Tariffreiheit gewährt, während andererseits infolge Centralisirung der Konkurrenzbestrebungen im Wien-Budapester Importverkehr auch durch die Schifffahrt keine allzu niederen Tarife gewährt werden sollten. — Wir werden nun nach den Erfolgen wohl bald wahrnehmen können, ob denn die Kartelllosigkeit für die Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft wirklich den erwarteten Nutzen und die höheren Einnahmen im Gefolge haben wird.

Nachtragsforderungen der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Ueber diese in No. 79 S. 843 d. Ztg. mitgetheilte Gesetzesvorlage liess sich im Plenum des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses nun auch der Finanzminister vernehmen. Er suchte den Vorwurf zu entkräften, die finanziellen Rückwirkungen des Staatsbahnbetriebes auf das Budget nicht vorausgesehen zu haben. Dem gewesenen Handelsminister wurden bis auf verhältnissmässige geringfügige Abstriche und zwar zumeist auch für solche Investitionen, die zwar beabsichtigt, aber nicht ausgeführt wurden, die verlangten Erfordernisse bewilligt. Dieser konnte dieselben allerdings nicht in ihrer Gänze immer voraussehen, aber ihn treffe die Schuld, diese übrigens nothwendig gewesenen Ueberschreitungen nicht rechtzeitig dem Finanzministerium bekannt gegeben zu haben. Man habe eben auf Mehreinnahmen infolge der Tarifherabsetzung gehofft, aus welchen dies Defizit gedeckt werden sollte, die sich leider nicht erfüllt haben. Darum sei auch die Kaiserliche Entschliessung vom 28. Juni d. J. erlassen, welche dem Ministerium den ihm gebührenden Einfluss auf die Verwaltung der Staatsbahnen sichert; diese werde endlich Gelegenheit genug haben, die ganze Sachlage dem Parlamente gründlich vorzutragen. — So richtig dies alles auch ist, so kann dem Finanzminister der Vorwurf doch nicht erspart werden, dass bei der Erwerbung der Elisabeth-Westbahn keine Vorsorge für die höhere Leistung an Aktienrente getroffen worden ist, welche der Staat den Inhabern der Titres im Vergleiche zu der früheren Garantie zugestanden hat. Er, sowie der Handelsminister, welche mit der Durchführung des Gesetzes über die Verstaatlichung der Westbahn betraut waren, mussten eben hierfür die Vorsorge im Budget treffen und durften sich nicht auf Mehreinnahmen verlassen.

Aufklärungen über die Ungarische Eisenbahnpolitik.

Mit Beziehung auf das in No. 79 S. 842 d. Ztg. mitgetheilte Schreiben des gewesenen Kommunikationsministers Baron Kemeny an seine Wähler wird der „Polit. Correspondenz" folgendes geschrieben: „Die oppositionellen Journale wollen das vom gewesenen Kommunikationsminister Baron Kemeny an seine Wähler gerichtete Schreiben gegen die Regierung und die Regierungspartei ausbeuten, hauptsächlich deshalb, weil unter den Gründen des Rücktrittes auch die „Verhältnisse des öffentlichen Dienstes" erwähnt werden. Gerade dieser Umstand zeugt eher für als gegen die Regierung. Die Differenzen bestanden nämlich darin, dass Baron Kemeny in der Verstaatlichung der Eisenbahnen ohne Zweck und Ziel noch weiter gehen und so die Staatsschuld noch erhöhen wollte, während Graf Szapary sich diesem Vorhaben mit Rücksicht auf die Finanzen und den Verkehr widersetzte. Er hielt nämlich die Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung vom Standpunkte der Finanzen für schädlich und mit Bezug auf den Verkehr für überflüssig, da die Hauptlinien bereits im Besitze des Landes sind und die Möglichkeit der Tarifbestimmung durch den Staat gegeben ist. Der Finanzminister hat mit seinen Anschauungen gesiegt, sein Standpunkt wurde als der richtige erkannt. Ferner hat Baron Kemeny bei den Staatsbeiträgen für die Vizinalbahnen die nöthigen Grenzen überschritten. Er huldigte nämlich der Ansicht, dass nicht die Lokalinteressen für Vizinalbahnen zu wecken sind, sondern vermehrte diese oder wollte sie in übertriebener Weise auf Kosten von Staatsbeiträgen unter dem Titel von Fonds perdus und unter anderen Titeln vermehren. Auch diesem Vorhaben widersetzte sich Graf Szapary und man sollte meinen, dass die Regierung im Interesse des Staates handelte, wenn sie dessen Standpunkt acceptirte. Die Förderung der Vizinalbahnen wurde deshalb nicht ausgeschlossen, wohl aber hielt man an dem Grundsatze fest, dass bei dem Bau derselben die Staatsfinanzen nach Thunlichkeit zu schonen seien. Schliesslich war es das Bestreben des Grafen Szapary, die frühere Manipulation bei den Ungarischen Staatsbahnen einzustellen und auf die Finanzgebarung derselben grösseren Einfluss zu nehmen, und auch das war, so meinen wir, seine Pflicht. Baron Kemeny nahm mit Recht ein Verdienst dafür in Anspruch, dass er die entsprechenden Reformen bei den Staatsbahnen durchgeführt hat."

Eisenbahnverkehr im Monat August 1886.

In diesem Monate wurden nachstehende Bahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben: Die 20,33 km lange Lokalbahn Wels (Haiding)-Aschach a. d. Donau am 20. August. Den Betrieb führt die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen. Ferner die Theilstrecken der Salzburger Lokalbahn (Dampftramway) Bahnhof Karolinenbrücke, 2,3 km lang, am 10. August, und die Fortsetzung bis Hellbrunn, 5,5 km lang, am 29. August. — In diesem Monat wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 7 365 186 Personen und 5 397 350 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 21 866 694 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 976 fl. Im gleichen Monat 1885 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 7 163 986 Personen und 5 172 456 t Güter 22 461 347 fl. oder pro Kilometer 1 016 fl.; daher resultirt für den Monat August eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 3,9 pCt. Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze in der Zeit vom 1. Januar bis Ende August 1886 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 149 767 922 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 156 109 471 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge des Oesterreichisch-Ungarischen

Eisenbahnnetzes für die genannte Periode 22 327 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres dagegen 21 883 km betrug, stellt sich die durchschnittliche Einnahme für die diesjährige Betriebsperiode Januar bis August pro Kilometer auf 6 708 fl. gegen 7 134 fl. im Vorjahre, d. i. um 426 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1886 auf 10 062 fl. pro Kilometer gegen 10 701 fl. pro 1885, d. i. um 639 fl., mithin um 6 pCt. ungünstiger.

Stand der Eisenbahnbauten.

Mit Ende Juli wurde rücksichtlich der Oesterreichischen Eisenbahnen eine Gesammtzahl von 443,8 Baukm ausgewiesen, wovon 212,8 km auf die Staatsbahnen, 231 km auf die Privateisenbahnen entfielen. Im Monat August trat nun keine Bauinangriffnahme, dagegen eine Verminderung der Zahl der Baukilometer um 29,3 km ein, welche auf Rechnung der Privateisenbahnen zu stellen ist und sich dadurch erklärt, dass die 20 km lange Lokalbahn Wels (Haiding)-Aschach a. d. Donau dem Betriebe übergeben wurde und die Baulänge der Theilstrecke Bisenz-Kunowitz der Linie Brünn-Vlarapass der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft von 29,9 km auf 20,9 km richtiggestellt werden musste. Zum Schlusse des Monats August verblieben demnach, wie das „C. Bl. f. E.“ berichtet, im Bau 414,5 km (212,8 km Staatsbahnen + 201,7 km Privateisenbahnen). — Als fertig angesehen konnten werden die Lokalbahnen: Graslitz-Klingenthal, Röhrsdorf-Zwickau und Wien-Wiener-Neudorf; nahezu vollendet zeigten sich die Lokalbahnen Bruck-Petronell und Jensowitz-Luzetz; einen sehr erheblichen Fortschritt nahm die Gaisbergbahn. — Die Zahl der beim Eisenbahnbau beschäftigten Arbeiter betrug 10 535 gegen 19 015 Mann im Juli, fiel somit um 8 480.

Die Besoldung der Oesterreichischen Staatsbahnbeamten.

Die Oesterreichischen Staatsbahnen beschäftigten im ganzen 12 750 Personen. Diese Beamten und Diener beziehen im ganzen 12,68 Millionen Gulden. Von diesem Betrage entfallen 3,4 pCt. auf die oberen Rangklassen von 7 000 fl. bis 2 200 fl. Gehalt und 96,67 pCt. auf die unteren fünf Rangklassen der Beamten. Der niedrigste Gehalt der Beamten beträgt 500 fl. jährlich, der niedrigste Gehalt der Diener beziffert sich auf 24 fl. im Monate. Dabei ist allerdings zu bemerken, dass bei den Unterbeamten zum Gehalte jene Einnahmen hinzuzurechnen sind, welche dieselben durch die äussere Dienstleistung erwerben.

Der Staats-Eisenbahnrath und die Tariferhöhung.

Derselbe wird demnächst zu seiner diesjährigen Herbstsession einberufen; ob ihm auch ein Antrag auf Erhöhung der Tarife vorgelegt wird, ist noch Gegenstand der Berathung zwischen der Generaldirektion der Oesterreichischen K. K. Staatsbahnen einer- und dem Ministerium des Handels und der Finanzen andererseits; in welcher Beziehung auch noch Erhebungen auf einzelnen Linien gepflogen werden. So wenig diese massgebenden Kreise die Schwierigkeit verkennen; unter der gegenwärtigen Depression der Gewerbe und des Handels die Tarife zu erhöhen, so machen sich für eine mässige Erhöhung der dieselbe noch ganz gut vertragenden Waarenartikel doch sehr gewichtige Stimmen geltend. Der Uebergang zu den billigeren Tarifen, welche gegenwärtig in Geltung sind, hat den Staats- und Privatbahnen schwere Opfer gekostet. Ausfälle von Millionen müssten erduldet werden, um den Zeitpunkt abzuwarten, bis dieselben durch Mehrtransporte hereingebracht und die Mindereinnahmen durch Ersparnisse bei den Ausgaben ausgeglichen würden. Es scheint zwar nunmehr der Tiefpunkt überschritten, die Staats- und die Privatbahnen weisen wieder Mehreinnahmen aus, auch sind manche Einnahmequellen erschlossen, aber die Theorie der Selbstkosten sollte doch wenigstens für mehrere, insbesondere Luxusartikel, zur Geltung gelangen, um die Bahneinnahmen entsprechend zu vermehren.

Schiedsgerichtliche Entscheidung der Budapester Waaren- und Effekten-Börsenkammer.

Dieselbe hat den Reichstagsabgeordneten Paul Moriz, als Konzessionär der Taraczthaler Eisenbahnen, aufgefordert, den klägerischen Bauunternehmungen, welche den Bahnbau herstellten, den Nachweis zu liefern, in welcher Weise der Genannte das in Aufrechnung gebrachte Pauschale von 16 000 fl. den Arbeitern thatsächlich ausbezahlt habe. — Diese Aufforderung bildet ein wohlthätiges Präcedenz, um endlich einmal die ungerechtfertigten Gründergewinne wenn auch nicht unmöglich zu machen, so doch bedeutend zu erschweren, welche von den nicht selten unter dem Mantel patriotischer Hingebung beim Zustandekommen einer Bahn unter dem Titel der Vorauslagen eingeheimst werden. An diesen und den Finanzirungsmanipulationen kranken ja ohnehin fast alle unsere Bahnen und das Sekundärbahnwesen könnte nicht zur Entwickelung gelangen, wenn dieser moderne Schwindel auch da Eingang und Verbreitung fände.

Die Reform des Central-Abrechnungsbüreaus.

Wie in dieser Zeitung bereits mitgetheilt wurde, ist dem Ueberwachungsausschuss des Central-Abrechnungsbüreaus in Wien am 2. Juli 1886 seitens der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen die Kündigung ihrer Theilnahme an diesem Büreau zugekommen, jedoch, wie sich später zur Beruhigung der übrigen Bahnverwaltungen herausstellte, nur zum Zwecke einer auch schon von anderer Seite als wünschenswerth erkannten Reform der Einrichtungen dieses Büreaus. In der Sitzung der gemeinschaftlichen Direktorenkonferenz der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen erklärte der Vorsitzende, dass die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen ihre Propositionen zur einheitlichen Reform des Abrechnungsdienstes den Oesterreichischen und Ungarischen Bahnverwaltungen demnächst mittheilen werde, und beantragte, dass mit der Berathung dieser Propositionen ein aus sieben Bahnverwaltungen bestehendes und sofort zu wählendes Komitee betraut werde, welches seine Arbeiten im Monat September zu beginnen hätte. Die Direktorenkonferenz acceptirte diesen Vorschlag und wurde hierauf zur Wahl geschritten, bei welcher die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, die priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft, die Oesterreichische Nordwestbahn, die Südbahn-Gesellschaft, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Ungarische Nordostbahn in das Komitee gewählt wurden. Mit Schreiben vom 18. August ist nunmehr, wie das „C. Bl. f. E.“ meldet, den Bahnverwaltungen ein von dem Oesterreichischen Handelsminister genehmigtes Programm zugekommen, welches für die einheitliche Neuregelung des Abrechnungsdienstes der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen rationellere und praktischere Grundsätze aufstellt. Das Komitee, in welchem die priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft den Vorsitz führt, hat auf Basis derselben die Arbeiten bereits begonnen, und dürften die bezüglichen Elaborate, Statut und Geschäftsordnung schon in einer der nächsten Sitzungen der gemeinschaftlichen Direktorenkonferenz zur Berathung und Beschlussfassung gelangen. — Das vorerwähnte Programm ist in der diesjährigen Nummer 115 des „Centralblattes“ und in der diesjährigen „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung“ No. 41 abgedruckt, aus welchem wir wegen der hohen Wichtigkeit dieser Grundsätze die 9 Programmpunkte hiermit reproduziren:

1. Bei der Regelung des Abrechnungsdienstes ist von dem Grundsatze auszugehen, dass die betheiligten Bahnen durchsichtige, prüfbare Abrechnungen zu erhalten haben.

2. Um diesen Zweck unter Wahrung der ökonomischen Interessen zu erreichen, wäre die Rechnungsrevision den Endbahnen zu überlassen, welche auch die für die Abrechnungsstellen und die Transitbahnen erforderlichen Unterlagen zu liefern haben. Denselben fällt demgemäss auch die Instruirung der Partei-Frachtreklamationen und die Rapportirung vorgekommener Fehlspeditionen zu.

3. Zum Zwecke der Vornahme der Antheilsvertheilung und Erstellung der Geldabrechnung werden gemeinsame Abrechnungsstellen in Wien und Budapest errichtet. Ausser der regelmässigen Verkehrsabrechnung obliegt diesen Büreaus auch die Liquidirung der einschlägigen Partei-Gebührenreklamationen Namens sämmtlicher betheiligter Bahnen, die Vornahme der Ausgleichungen aus den Reexpeditionsverkehren und anderen Veranlassungen, endlich die Evidenz und Abrechnung der Kartellverkehre.

In Bezug auf die Geschäftszuweisung an die beiden Abrechnungsstellen wäre als Prinzip anzunehmen, dass:

die Verkehre der rein Oesterreichischen Bahnen untereinander und mit gemeinsamen Bahnen der Abrechnungsstelle in Wien,

die Verkehre der rein Ungarischen Bahnen untereinander und mit gemeinsamen Bahnen der Abrechnungsstelle in Budapest, endlich die Verkehre, an welchen sowohl Oesterreichische als Ungarische Bahnen betheiligt sind, beiden Abrechnungsstellen möglichst gleichmässig zugewiesen werden.

4. Die Obliegenheiten der Stationen, der Kontrolbüreaus der Bahnen und der Centralabrechnungsstellen in Bezug auf die Rechnungslegung, Rapportirung und Abrechnung sind durch eine besondere Instruktion festzusetzen.

Für die Fertigstellung der Schlussabrechnungen sind die bisherigen Termine massgebend.

Die gegenseitigen Forderungen aus den Transportverkehren sind vom 1. des dem Rechnungsmonate zweitfolgenden Monats an zum Escomptezinsfusse der Oesterreichisch-Ungarischen Bank zu verzinsen. Abschlagszahlungen sind zulässig und unterliegen der gleichen Verzinsung.

5. In Verbindung mit der Abrechnungsstelle in Wien wäre eine Saldirungsstelle zu kreiren, welche die aus was immer für Veranlassungen entstandenen gegenseitigen Forderungen der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen zusammenzustellen, hieraus in kurzen Perioden (etwa dreimal monatlich) die von jeder Bahn

zu zahlenden resp. zu empfangenden Beträge zu ermitteln und den Geldausgleich zu veranlassen hat.

Letzterer erfolgt, soweit möglich, unter Benutzung des Giroverkehres des K. K. Postsparkassenamtes, eventuell durch ein akkreditirtes Bankinstitut, welches als Saldirungskasse zu tungiren hat, und Zahlungen, sowie Empfänge im Domizile jeder betheiligten Bahn vermittelt.

6. Die gemeinsamen Abrechnungsbüreaus sind unabhängige, ausserhalb des Dienstverbandes der einzelnen Theilnehmer stehende Kontrolstellen und in Ausübung des Abrechnungsdienstes nur an die von der Gesammtheit der Theilnehmer genehmigte Instruktion gebunden. Spezialaufträge einzelner Verwaltungen können sich demnach nur auf die Anordnungen hinsichtlich Einführung, Abänderung und Aufhebung von Tarif-Instradirungsvorschriften, die Antheilsvertheilung jener Verkehre, an denen selbe betheiligt sind, und die Ertheilung von Auskünften über solche beziehen.

Ein Statut wird den Umfang der Agenden der gemeinsamen Abrechnungsstellen, deren Organisation und Verwaltung zu regeln haben.

Das Personal der Abrechnungsbüreaus bildet einen für sich bestehenden, nicht zum Personalstande der Theilnehmer gehörigen Status.

Hinsichtlich dessen Altersversorgung wäre durch Kreirung eines besonderen Pensionsinstitutes bezw. diesfallsige Verträge mit vertrauenswürdigen Assekuranzunternehmungen eventuell dadurch vorzusehen, dass vorerst den aus dem Personalstande der Verwaltungen übertretenden Bediensteten die weitere Theilnahme an den bezüglichen Instituten ihrer Heimathsverwaltungen auch ferner gestattet wird.

Die Rechte und Pflichten des Personals der gemeinsamen Abrechnungsstellen wären durch eine von der Gesammtheit der Theilnehmer zu erlassende Dienstordnung festzustellen.

7. Die Oberaufsicht über die allgemeine Dienstführung und die ökonomische Gebarung wird. für jede Abrechnungsstelle getrennt, ein aus den Theilnehmern gewählter Verwaltungsausschuss zu führen haben, dessen Agenden durch das (unter Punkt 6 erwähnte) Statut umschrieben werden.

8. Alle auf den Bestand, die allgemeine Dienstorganisation und die Kosten der Abrechnungsstellen Bezug habenden Fragen unterliegen der Beschlussfassung der Gesammtheit der Theilnehmer. Gemeinsame Angelegenheiten beider Abrechnungsstellen werden durch Generalkonferenzen aller Theilnehmer entschieden.

Die Behandlung solcher Fragen in den Konferenzen wird durch eine „Geschäftsordnung“ zu regeln sein.

9. Die Kosten der gemeinsamen Abrechnungsstellen sind, materienweise getrennt, nach besonderen hierfür vorzusehenden Schlüsseln auf die Theilnehmer zu vertheilen.

Zu den Kosten des Abrechnungsdienstes ist auch eine seitens der Transitbahnen an die Endbahnen zu leistende Vergütung für die Besorgung der Rechnungsrevision und Verfassung der Rechnungsauszüge zu zählen.

Die Kosten werden nach Massgabe eines zu genehmigenden Voranschlages pro rata temporis durch Anweisung bei einer Bahnverwaltung gegen Zinsenvergütung, eventuell bei einem Bankhause flüssig gemacht und nach Massgabe der diesfalls zu erlassenden speziellen Bestimmungen verrechnet.

Plombenverschluss der Güterwagen und das Patent Thomer.

Von mehreren Bahnverwaltungen wurden die Expeditions- und Stationsvorstände erinnert, über die Plombenkontrole an verladenen Wagen und über die Unverletztheit der Plomben verschärfte Ueberwachung zu üben. Es kommen nämlich noch immer Beschwerden vor, dass häufiger an äusserlich ganz unbedenklich erscheinenden und deshalb anstandslos bezogenen Güterkollis nach dem Bezuge Abgänge am Inhalte bemerkt werden. Wenn auch keinesfalls behauptet werden kann, derlei Beschädigungen an Gütern können nur auf den Bahntransporten bewirkt worden sein, so ist das Publikum doch keineswegs so nachsichtig, die Bediensteten der Bahnen ausser Verdacht zu halten. Diesen durch den Plombenverschluss immerhin leichter ermöglichten Eingriffen gewissenloser Bediensteten oder sogar, wie die Erfahrung zeigt, auch professionsmässiger Einbrecher, insbesondere auf abgelegenen Stationen, wird durch den schon auf mehreren Bahnen in Anwendung gebrachten Wagenverschluss nach Patent Thomer wirksam begegnet. Ueber die Anwendung und Beschreibung dieses Verschlusses ist in Wien, im Verlag von F. Wertheim & Co., eine Instruktion erschienen, auf welche hiermit im Interesse der Sicherheit aufmerksam gemacht wird.

Das Tauernbahn-Projekt.

In einer in Meran abgehaltenen Wählerversammlung beantwortete Reichsrathsabgeordneter Dr. Reicher eine Interpellation dahin, dass er in dieser Angelegenheit beim Handelsminister vorgesprochen habe, es sei jedoch wegen der finanziellen Lage vorläufig keine Aussicht, dass dieses Projekt verwirklicht werde.

Das Bahnprojekt Neuberg-Mariazell.

Es hat eine Vorlage der Rentabilitätsberechnung der von der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen studirten vier verschiedenen Tracen dieser projektirten Linie, inkl. deren Weiterführung nach Schrambach zum Anschluss an die Niederösterreichische Staatsbahn und einer Abzweigung nach Freiland, vor längerer Zeit stattgefunden. Auf Grundlage dieser Arbeiten hat nunmehr die Generalinspektion eine neuerliche Ueberprüfung der genannten vier Projekte vorgenommen und ist nun zu dem Endresultat gekommen, die Trace Neuberg-Mariazell und eine Abzweigung von Schrambach nach Freiland in den Bericht aufzunehmen, welchen dieselbe an das Handelsministerium zu erstatten hat. Erst nach Genehmigung dieses Berichts und auf Basis desselben wird die Gesetzesvorlage ausgearbeitet werden, welche dem Parlament unterbreitet wird. Unter Anführung der von den Anrainern und dem Lande Steiermark offerirten Beiträge wird dann auch die Summe festgesetzt werden, welche erforderlich ist, um diese Linie durch den Staat ausbauen und betreiben zu lassen. Man hofft, schreibt das „F. B.“, dass noch in diesem Jahre die Vorlage im Abgeordnetenhause eingebracht und angenommen werden wird.

Die Anfeindungen gegen die Dampftramway.

Zu dem in No. 69 S. 760 d. Ztg. hierüber mitgetheilten ist leider nachzutragen, dass keine Woche vergeht, in der nicht irgend ein Kutscher oder Fuhrwerksbesitzer den Lokomotivführern der Dampftramway Wien-Nussdorf einen boshaften Streich spielt und dadurch die körperliche Sicherheit gefährdet. Kürzlich hatte sich ein Fuhrwerksbesitzer vor dem Bezirksgerichte zu verantworten, weil er knapp neben dem Gleise der Strassenbahn fuhr und trotz der unausgesetzten Glockensignale seinen mit Ziegeln beladenen Wagen nicht zum Stillstehen brachte. Er wurde zu 14 Tagen Arrest verurtheilt. — (Diese Strafe ist noch immer zu gering bemessen. Anm. d. Redaktion.)

Börsenbericht und Koursnotiz.

Zum Beginne der abgelaufenen Woche war die Ansicht vorherrschend, dass der Europäische Friede nicht gestört werde; dieselbe wurde dann durch die Insultirung Kaulbars in Sofia und die angebliche Erkrankung des Deutschen Kaisers etwas getrübt, gewann aber wieder bald die Oberhand, welche insbesondere auf dem Gebiete der Transportwerthe zum Ausdruck gelangte. Dazu trug noch der Umstand bei, dass aus Paris längst vermisste Kaufordres, insbesondere für Bahnen, einlangten und dass zu deren Gunsten auch gar nicht damit im Zusammenhange stehende Vorkommnisse gedeutet wurden. So verspricht man sich, allerdings für den Einsichtigen mit Unrecht, eine Steuererleichterung der Privatbahnen von den im Oesterreichischen Abgeordnetenhause begonnenen Debatten über die Zulässigkeit der Besteuerung der Staatsbahnen, worüber wir demnächst referiren werden. Speziell nahmen Staatsbahnaktien (236.75) einen rapiden Aufschwung; die Hausse wurde durch Deckungen der Kontremine hervorgerufen, welche die Einnahmen im Vergleiche mit dem Vorjahre sich günstiger gestalten sieht. Auch Südbahn (107.75) erfreute sich wohl infolge der Choleraabnahme einer stärkeren Nachfrage aus Paris. Der Einfluss des Französischen Aktienbesitzers bei den 2 genannten Bahnen macht sich nach langer Vernachlässigung wieder geltend. Carl-Ludwigbahn (195.50), Lemberg-Czernowitzer Bahn (225.50), Nordbahn (2 308), Buschtêhrader Bahn (203.50), überhaupt alle Böhmischen Bahnen folgten der höheren Tendenz. Das treibende Motiv ist aber vorzugsweise der allgemein erwarteten Aenderung in der Tarifpolitik der Eisenbahnen zuzuschreiben, da die Erholung sich fast auf den ganzen Transportmarkt erstreckte.

Aus Bayern.

Lokalbahn Neustadt a/W.-N.-Vohenstraus.

Am 16. Oktober d. J. ist die Lokalbahn Neustadt a/W.-N.-Vohenstrauss mit den Stationen, Haltestellen und Halteplätzen: St. Felix 0,7, Störnstein 4,6, Gailersreuth 7,68, Floss 9,97, Haupersreuth 12,73, Waldthurn 16,11, Albesrieth 18,96, Waldau 21,17 und Vohenstrauss 25,20 km eröffnet worden. Täglich werden je 2 Züge nach jeder Richtung abgefertigt mit einer Fahrzeit von 1 St. 35 Min. Die Billete II. und III. Klasse werden im Zuge ausgegeben.

Elektrische Strassenbahn in Blackpool.

In der British Association wurde über die vorstehende Linie berichtet.

Zwischen den Schienen der Strassenbahn in Blackpool befindet sich ein unterirdischer Kanal für die Leiter. Die drei

wesentlichsten Gesichtspunkte beim Entwerfen von Strassenbahnen sind:

1. Sicherheit für das Publikum,
2. Leistung,
3. Sparsamkeit.

Wenngleich zugegeben werden muss, dass die erste Anforderung durch im Wagen befindliche Akkumulatoren am vollkommensten erfüllt wird, so war doch für die direkte Benutzung der Kraft das gewählte System das empfehlenswertheste. Isolirte, durch Stahlplatten geschützte Kupferbänder gehen durch den oberen Schlitz des Kanals und streifen auf zwei isolirten biegsamen Leitungsseilen. Der Strom geht nach beiden Enden des Wagens zu einem Umschalter, woselbst die erforderliche Kraft je nach der Geschwindigkeit, Last, Steigung u. s. w. geregelt wird. Ebenso wird hier die Vorwärts- oder Rückwärtsbewegung bewirkt. Die Seitenwände des Kanals bestehen aus kreosotirtem Holz und tragen Isolatoren, auf denen die zwei Leitungs-Drahtseile liegen, der Rückstrom erfolgt durch die Schienen.

Die Maschine hat eine hohe Umlaufgeschwindigkeit und die Uebertragung auf die Treibräder erfolgt mittelst Gelenkkette.

Die Bahn ist 3,2 km lang und die Kraftmaschine steht ungefähr in der Mitte. Die ganze Maschinenanlage ist doppelt hergestellt.

Während des Sommers sind neun Wagen dauernd im Betriebe und meistentheils besetzt gewesen. Sonntagsverkehr findet nicht statt. Es sind bis zu 42000 Fahrgäste in einer Woche befördert. Die Kosten für Kohlen haben für 100 Personen auf 1 km nur 15 ₰ betragen.

Die Roheinnahmen haben in der mit dem 4. Juni endenden Woche 67 £ 1 s. 1 d., die Ausgaben 30 £ 18 s. 4 d. betragen. In den letzten vier Wochen dagegen betrugen die Einnahmen 330 £, die Betriebskosten, einschliesslich Besoldungen und Materialien 45 £. Die Gesammteinnahmen haben 4038 £ 16 s. 1 d. betragen. Während der Wintermonate deckten die Einnahmen nicht die Betriebskosten, doch hofft man künftig bessere Ergebnisse zu erreichen. Nach den gewonnenen Erfahrungen äusserte der Betriebsleiter Horsfall die Ansicht, dass er glaubte, den elektrischen Strassenbahnen eine grosse Zukunft prophezeien zu können. Das Missgeschick der ersten Gesellschaften liegt in der Ausgabe für die Versuche, aber die folgenden Gesellschaften können dieselben benutzen. Daher erklären sich die ausserordentlichen Kosten für die 3,2 km lange Strecke, welche über 600000 ℳ kostet. („Engg.“) R. B.

Aus Frankreich.

Tunnelbruch bei Paris.

Hinsichtlich des als Tunnel auszuführenden Theiles der entworfenen Pariser Stadtbahn sind neuerdings Bedenken aufgetreten durch einen Unfall, der vor kurzem auf der Pariser Gürtelbahn vorgekommen ist. Zwischen den Bahnhöfen Petit-Monrouge und la Glacière befindet sich ein Tunnel von 300 m Länge, der unter dem Gebiete hindurchführt, auf welchem sich die Ställe der neu eingestellten Pferde, sowie die Reitschule und ein Theil des Parkes von Montsouris befindet. Eine Erdeinsenkung, die durch nichts vorher angedeutet war, hat sich hier plötzlich dicht an der Mauer der Reitbahn in Gestalt eines Trichters von 9—10 m Durchmesser gebildet. In wenigen Augenblicken waren beide Gleise mit Erdmassen bedeckt, deren Masse mehrere hundert Kubikmeter betrug. Man weiss nicht, durch welche Ursache der Unfall, welcher keine besonders schweren Folgen gehabt hat, weil er in der Nacht eingetreten ist, herbeigeführt ist. Wenn der Tunnel schlecht ausgeführt gewesen wäre, so würde der Unfall wahrscheinlich nicht ohne Voranzeichen eingetreten sein. Vielleicht sind in diesem Gebiete alte verschüttete Steinbrüche vorhanden gewesen, die eine grössere Wasseransammlung und Druckbildung begünstigt haben. Bedenkt man, dass der Wanne-Aquadukt in der Nähe vorbeiführt — welcher Schaden wäre bei Beschädigung desselben durch den Tunneleinbruch eingetreten! Die Gas- und Wasserleitungen und Entwässerungsröhren sind in Paris schon so zahlreich und entwickelt, dass man bei Herstellung einer unterirdischen Stadtbahn die Möglichkeit eines Bruches derselben ins Auge fassen muss, denn wenn auch bei der Ausführung der Tunnel von den Ingenieuren jede mögliche Vorsicht angewendet werden wird, so beweist doch der Fall von Montrouge die Schwierigkeit der absolut sicheren Herstellung.

Beseitigung von Niveauübergängen in Paris.

Durch Dekret vom 16. August ist das Abkommen zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Syndikat für die Pariser Gürtelbahn (rechtsufrige) genehmigt, welches die zur Beseitigung der Niveauübergänge und Ersatz derselben durch Unter- oder Ueberführungen erforderlichen Arbeiten betrifft.

Diese Arbeiten umfassen die Erbauung neuer Ueberführungen über den Strassen Pouchet, Vauvenargues und Lagny; eine Strassenunterführung in der Strasse Montéreo, die Verbreiterung der bestehenden Unterführungen der Strassen Mercadet, Avenue de Clichy, Croix-Saint-Simon, Volga, Avenue de St. Mandé, Montempoivre, Rottembourg und Claude-Decaen, die Verbreiterung der Gassen Gabon und zweier Seitenstrassen zwischen den Strassen des Epinettes und Poteau und schliesslich die Erbauung von Fussgängerunterführungen bei den Haltestellen der Avenue de Clichy, Pont de Flandre, Belleville-Villette, Menilmontant, la Rapée-Bercy, Orléans-Ceinture, Vaugirard-Issy und Grenelle. („Revue industrielle.“) R. B.

Amerikanische Korrespondenz.

Canadian Pacificbahn.

Diese Eisenbahngesellschaft hat Einrichtung getroffen für eine Dampfschifflinie zwischen Vancouver, B. C., ihrer Pacific-Endstation, und S. Francisco und wird in Wettbewerb treten für den Frachtgutverkehr S. Francisco und östlichen Plätzen.

Baltimore und Ohio.

Der schon seit langer Zeit von dieser Gesellschaft geführte heftige Kampf wegen Erlangung eines Eingangs nach Newyork hat nun insofern Erfolg gehabt, als dieselbe mit dem 31. August begonnen hat, täglich einen Zug für Expressgut und Einwanderer aus Newyork auf einer Umwegslinie abzulassen. Derselbe läuft von Newjersey nach Wayne Junction über die Bound Brook Bahn, von dort über die Hauptstrecke der Philadelphia und Reading Eisenbahn nach Pittsboro und dann über die Wilmington und Northern Eisenbahn nach Wilmington, Del., von wo ab er auf die Philadelphia-Abzweigung der Baltimore und Ohio übergeht.

Diese Einrichtung ist natürlich nur eine vorläufige, wird aber wahrscheinlich bestehen bleiben, bis die Verbindung zwischen den Gleisen der Baltimore und Ohio und der Reading Eisenbahn in Philadelphia vollendet ist. Von da ab wird die Baltimore und Ohio Eisenbahn als vollberechtigte Partei in den Kampf um den ost-westlichen Durchgangs-Personen- und Güterverkehr eintreten.

Schiffe auf den Binnenseen.

Der erfolgreiche Stapellauf des neuen Stahl-Schraubenschiffs „Susquehanna“ auf den „Union Dry-Dock“-Werften in Buffalo, Anfangs September, ist ein bemerkenswerthes Ereigniss in der Geschichte des Seeschiffs-Geschäfts. Das Schiff ist nach der Mittheilung des „Buffalo Commercial Advertiser“ 322' lang und kann 100000 Bushel*) Weizen aufnehmen; es ist das grösste Fahrzeug auf den Seen und bei seiner Herstellung und Ausrüstung sind mancherlei Neuerungen angewendet, wie das Stahldeck, die Einrichtung der Schraube, die Maschinerie mittschiffs, Wasserballast u. s. w.

Mr. Mallory aus Newyork, von welchem der Entwurf zu dem Schiff herrührt, ist mit der Herstellung eines ähnlichen beschäftigt, nur noch um 30' längeren Dampfers für die Union Steamboat Co. und augenscheinlich sind die Tage der schwertragendsten Schiffe gekommen. Die Wettbewerbung mit den Bahnen wird die Frachtsätze oft zu einer so niedrigen Stufe herunterdrücken, dass nur derartige Fahrzeuge mehr als die Betriebskosten aufzubringen vermögen. Die flachen Gewässer des St. Clair-Flusses und mancher Häfen verhindern die Einführung so schwerer Fahrzeuge, wie die Oceamdampfer, aber die Grenze der Tragfähigkeit ist noch nicht erreicht.

Vor 200 Jahren wurde von La Salle zu Cayuga Creek der „Griffon“ gebaut, das erste auf den oberen Seen unter Segel gegangene Schiff von 5—10 Lasten. Vor 50 Jahren noch trug das stärkste Schiff auf dem Erie See nicht mehr als 5000 Bushel Weizen. Der erste eiserne Dampfer, der „Merchant“, wurde vor 20 Jahren gebaut. Heute sind Stahl-Schraubenschiffe, die 100000 Bushel tragen und ¼ Million Dollar kosten, erforderlich. Die Fortschritte in dem See-Transportgeschäft während der letzten 25 Jahre sind erstaunlich gross, vielleicht werden aber die des nächsten Vierteljahrhunderts noch bedeutender sein.

Eine elektrische Eisenbahn in Detroit.

Diese nach dem Van Depoele'schen System erbaute Bahn wurde für den Verkehr am 31. August in Gegenwart des dazu aus Chicago angekommenen Erfinders und Eigenthümers dieses Systems, Mr. Charles J. Van Depoele, dem Verkehr übergeben. Der zu Ehren des Erfinders mit der Bezeichnung: „Van Depoele“ belegte Motor wurde Morgens durch Pferde über die Stadtbahnlinien herbeigeholt und machte, nachdem er mit den Wagen verbunden war, Mittags unter Leitung des Genannten

---

*) 1 Bushel = etwa 35 l.

Probefahrten. Am ersten Tage Nachmittags konnte man anfänglich noch nicht mit voller zulässiger Schnelligkeit fahren, weil zahlreiche Strassenbuben sich damit vergnügten, die Bahn wiederholt mit Sand zu überschütten; von 5 Uhr ab fuhr aber der Zug in erfolgreicher Weise.

Der 10 000 Pfund wiegende, 10' lange Motor hat die Form eines kleinen Pferdebahnwagens und dient zugleich als Rauchabtheilung. Der aus 2 Wagen bestehende Zug kann 100 Personen fassen und seinen Rundlauf in 15 Minuten vollenden, wiewohl der Fahrplan beinahe 30 Minuten dafür angibt.

Unfälle durch Erdbeben.

Den bisherigen Unfallursachen ist eine neue hinzugetreten. Die Erdbeben, welche am 28./29. August und im September einen Theil von Amerika heimgesucht haben und durch welche namentlich die Stadt Charleston arge Zerstörungen erlitten hat, sind auch für die Eisenbahnen verderblich gewesen. Eine Depesche aus Charleston vom 2. September (in den ersten Tagen nach dem 28. August war die telegraphische Verbindung unterbrochen) sagt über Unfälle bei den Zügen:

In der Nähe von Ten-Mile Hill entgleiste der Columbia Zug der Süd-Carolina Bahn und Lokomotivführer und Feuermann erlitten arge Beschädigungen durch den furchtbaren Sprung, welchen der Zug unter dem unvorherzusehenden Einfluss des Stosses machte, der die Bahn zerstörte. Der Boden soll plötzlich nachgegeben haben und die Maschine zuerst in die entstandene Vertiefung gesunken sein; sie wurde dann durch den nachfolgenden Stoss wieder auf den Gipfel der nächsten Erdwelle gehoben und darauf wurde der unglückliche Zug durch eine plötzliche Abweichung der unterirdischen Kraft nach rechts und links die Böschung hinabgeschleudert. Wie dies geschah, erklärt sich wie folgt: An manchen Stellen längs des Bahnkörpers der Süd-Carolina und der Nordwestern Eisenbahn wurden Strecken von mehreren 100 Yards Länge von der erschreckenden Macht des Erdbebens in zwei besondere Wege getheilt. In einem Theile gab es Zwischenräume von 100 Yards und mehr, auf welchen der Bahnkörper das Ansehen hatte, als sei er abwechselnd erweitert und zusammengedrückt, gleich einer Linie von plötzlich gefrorenen Wellen. An anderen Stellen, wo die schwingende Kraft die Richtung von Ost nach West gehabt hatte, waren die Schienen längsweise meistens in der Form theils eines einfachen, theils eines Doppel-S gekrümmt. Diese letzte Erscheinung zeigte sich ziemlich durchweg auf Bockbrücken und Durchlässen. An anderen Stellen erschienen die Gleise wie verknotet, doch ohne Veränderung der Richtung.

Der Zug lief zur Zeit des Erdbebens mit seiner gewöhnlichen Geschwindigkeit und begegnete ungefähr 1 Meile hinter Jedburg Hunderten von Leuten, welche von Ausflügen nach dem nahen Gebirge vergnügt und glücklich, lachend und schwatzend zurückkamen, als es plötzlich, nach der Erzählung eines derselben, erschien, als habe der Zug das Gleise verlassen und gehe aufwärts in die Luft. Dies war die hebende Welle. Plötzlich ging er schnellstens abwärts und wurde dabei heftig nach der Ostseite geschleudert, so dass die Wagen sich wohl in einem Winkel von 45° neigten. Dann kam eine entgegengesetzte Bewegung, der Zug richtete sich auf, wurde, unter einem Getöse wie von einer Artilleriesalve nach der Westseite geworfen und schliesslich auf das Gleis niedergebracht aber mit einem Satz abwärts, herrührend von der niedergehenden Welle. Der Maschinist zog die Bremsen fest an, aber bei der gewaltigen Naturmacht war dies ohne Erfolg. Es wird von glaubwürdiger Seite versichert, dass der Zug thatsächlich gallopirte, indem der Vorder- und Hintertheil der Wagen abwechselnd stiegen und fielen. Die äusserste Verwirrung herrschte darin vor; Frauen und Kinder kreischten verzweiflungsvoll und auch das muthigste Herz zagte in steter Erwartung nach schrecklicherer Wendung. Der Zug wurde demnächst nach Jedburg zurückgebracht und auf dem Rückwege sah man deutlich die Wirkungen des Erbebens; er hatte thatsächlich eine jener oben beschriebenen Wellenerhebungen passirt.

Ein Telegramm der „Newyork Tribüne", welches die Wirkungen des Erdbebens zu Langley Mills, an der Süd-Carolina Eisenbahn, beschreibt, sagt darüber:

An der oberen linken Seite des Teiches erfolgte ein Bruch der Oberfläche, welche das Wasser umschliesst. Das Wasser strömte über den Eisenbahndamm, führte Schienen und Schwellen mit sich in einen gegenüber liegenden kleineren Teich gerade zu der Zeit, als der Nachtexpresszug herandonnerte. Die Nacht war sehr dunkel und eine kurze Krümmung verbirgt selbst die glitzernden Gewässer. Die Maschine folgte dem verschobenen Gleise und stürzte in den kleineren Teich. Der Feuermann sprang ab, wurde mit Heftigkeit in das Wasser geschleudert und ertrank sogleich. Der Führer verblieb auf seinem Stande und obwohl die Maschine vollständig unter Wasser sank, kam er doch mit dem Leben davon, nur hatte er beide Beine gebrochen. Von den Passagieren wurde Niemand verletzt.

Beinahe zu derselben Zeit fiel der in der entgegengesetzten Richtung fahrende Expresszug ungefähr 1 Meile von jenen Teichen entfernt in eine Durchbruchsstelle, wobei der Feuermann getödtet wurde, dagegen der Lokomotivführer und die Passagiere unverletzt davon kamen.

Feuersbrunst.

Auf dem Bahnhof Jersey City der Newyork, Lake Erie und Western Eisenbahn brach am 4. September Nachmittags in einem kleinen, als Oelniederlage benutzten Schuppen Feuer aus, welches sich über die Pullman-Wagenschuppen ausdehnte. Von den dort stehenden Pullman-Schlafwagen wurden acht vom Feuer bis auf die Untergestelle zerstört. Das Feuer griff dann weiter zu den von der Newyork und Greenwood Lake und der Northern Railroad of Jersey benutzten Güterspeichern, welche nebst einer Anzahl von Wagen und einer grossen Gütermenge zerstört wurden. Der Gesammtverlust wird auf 200 000 D. geschätzt. Das Feuer verursachte auch sonst noch beträchtliche Störung, da die verbrannten Gebäude dicht an den zur Personenstation führenden Gleisen standen, so dass es zeitweise unmöglich war, die Personenzüge ein und auslaufen zu lassen. („Railr. Gaz.") H.

Eisenbahn-Gesetzgebung in Brasilien.

(Schluss aus No. 80.)

Eisenbahnbetrieb.

Die Gesellschaft verpflichtet sich die hinsichtlich der Sicherheit und Polizei der Eisenbahnen bestehenden Vorschriften zu beobachten. Sie ist verpflichtet, jederzeit auf Verlangen die Einnahmen und Ausgaben des Betriebes und seine Bewegung vorzulegen, alle Aufschlüsse und Nachweise, welche hinsichtlich des Verkehrs verlangt werden, der Regierung, den Provinzialbehörden und den hierzu berechtigten Beamten zu liefern; vierteljährlich dem Staatsingenieur oder Provinzialpräsidenten einen eingehenden Bericht über den Stand der Bauarbeiten, sowie eine Verkehrsstatistik vorzulegen, welche die zweckmässig einzeln aufgeführten Betriebskosten, Gewicht, Volumen, Art der beförderten Waaren mit Angabe der mittleren Transportweite, die Einnahme jeder Station und die Reisendenstatistik für jede Klasse enthält.

Wenn die Gesellschaft Staatsunterstützungen erhält, hat sie vor Eröffnung des Betriebes den Nachweis über ihre gesammten Beamten und deren Besoldungsverhältnisse der Regierung zur Genehmigung vorzulegen.

Jede hierin später eintretende Aenderung unterliegt der Genehmigung der Regierung.

Die Bahnlinie nebst Zubehör, sowie das rollende Material sind ordnungsmässig zu unterhalten bei Geldstrafe oder Betriebseinstellung; auch kann die öffentliche Verwaltung beauftragt werden die Unterhaltung auf Kosten der Gesellschaft zu bewirken.

Im Fall einer Betriebsunterbrechung von mehr als drei Tagen ohne ausreichende Begründung hat die Regierung das Recht, für jeden Tag der Betriebsunterbrechung eine Geldstrafe in Höhe der laufenden Einnahme des vorhergehenden Tages festzusetzen und den Betrieb auf Kosten der Gesellschaft weiter zu führen.

Die Gesellschaft hat in allen Fragen in Betreff der Benutzung ihrer Linien und der anderen Eisenbahngesellschaften die Entscheidungen der Regierung als endgültig ohne Rekurs anzunehmen und bei Einigkeit der interessirten Gesellschaften das Recht der Regierung hinsichtlich der Aenderung der gemeinsam getroffenen Abmachungen zuzulassen, wenn diese für die Staatsinteressen schädlich gehalten werden.

Rollendes Material.

Das rollende Material muss derartig konstruirt sein, dass es die erforderliche Sicherheit für die Beförderung und Bequemlichkeit für die Reisenden bietet.

Die Gesellschaft muss das rollende Material im Verhältniss zur Ausdehnung jeder Abtheilung der Strecke liefern, welche in Betrieb genommen wird. Wenn nach Entscheidung des Staatsingenieurs eine grössere Anzahl von Betriebsmitteln (Maschinen, Personen- und Güterwagen) für erforderlich gehalten wird als die Gesellschaft besitzt, so ist dieselbe verpflichtet, innerhalb der folgenden sechs Monate das rollende Material in der angegebenen Weise zu vermehren bei Strafe von 2 000 bis 5 000 Milreis für jeden Monat der Verzögerung gerechnet vom Ende des sechsten Monats nach der Aufforderung.

Wenn nach weiteren sechs Monaten die Vermehrung nicht bewirkt ist, liefert der Staat das fehlende Material à conto der Gesellschaft.

Tarife.

Die Frachtpreise werden von der Gesellschaft aufgestellt und unterliegen der Genehmigung der Staatsregierung; sie dürfen in keinem Falle höher sein als die der gewöhnlichen Frachtbeförderung.

Die genehmigten Tarife können ohne Genehmigung der Regierung nicht abgeändert werden, so lange eine Kautions- oder Garantieleistung derselben besteht.

Wenn die Gesellschaft keine derartigen Beihilfen erhält, kann sie die Beförderung zu niedrigeren Sätzen als den genehmigten bewirken, aber nur allgemein und ohne Ausnahme. Sie bedarf auch hierzu der staatlichen Genehmigung und ist verpflichtet das Publikum durch öffentliche Anschläge hiervon in Kenntniss zu setzen. Geschieht die Herabsetzung dem entgegen ohne vorherige Genehmigung, so kann der Staat die Herabsetzung auf alle Frachten derselben Tarifklasse ausdehnen und eine Wiedererhöhung der herabgesetzten Preise kann nur mit besonderer Genehmigung des Staates und mindestens einen Monat vorhergehenden Kenntnissgabe an das Publikum erfolgen.

Die an Hilfsbedürftige gewährten Ermässigungen bedürfen der staatlichen Genehmigung nicht.

Staatsreisende.

Die Gesellschaft ist verpflichtet mit einer Ermässigung von 50 pCt. zu befördern:

1. die Behörden, Polizeibegleitungen und deren Gepäck, wenn sie dienstlich reisen,
2. Kriegsmunition, Truppen des Heeres, der Nationalgarde und der Polizei nebst Offizieren und Gepäck, wenn sie dienstlich durch Befehl der Regierung oder des Präsidenten der Provinz nach einem Punkt der Bahn beordert sind,
3. Kolonisten und Einwanderer, ihr Gepäck, Geräth, Werkzeuge und Ackergeräthschaften,
4. Saatkorn und Pflanzen, welche vom Staat oder dem Präsidenten der Provinz zur unentgeltlichen Vertheilung an die Landwirthe versendet werden,
5. Waaren jeder Art, die vom Staat oder dem Präsidenten der Provinz zur öffentlichen Hilfeleistung bei Dürre, Ueberschwemmung, Pest, Krieg oder sonstiger öffentlicher Noth versendet werden.

Alle vorstehend nicht genannten Reisenden und Beamten des Staates geniessen eine Ermässigung von 15 pCt.

In aussergewöhnlichen Fällen muss die Gesellschaft, sobald der Staat es verlangt, ihre gesammten Transportmittel zur Verfügung stellen. In solchem Falle bezahlt der Staat der Gesellschaft die für die Benutzung der ganzen Linie und des Fahrparkes festgesetzte Entschädigung ohne indess den Werth der mittleren Einnahme während eines gleichen Zeitraumes in den drei letzten Jahren zu überschreiten.

Die Postsäcke nebst den zugehörigen Beamten, die Geldsendungen des Nationalschatzes und der Provinzialkassen werden von der Gesellschaft unentgeltlich in einem hierzu besonders hergerichteten Wagen befördert.

Theilung der Ueberschüsse und Herabsetzung der Tarife.

Wenn die Dividenden 8 pCt. überschreiten, wird der Ueberschuss zu gleichen Theilen zwischen dem Staat und den Gesellschaften bis zum vollen Ersatz der vom Staate an Zinsen und Beihilfen gezahlten Beträge getheilt.

Wenn die Dividenden während zweier auf einander folgenden Jahre 12 pCt. überschreiten, muss die Gesellschaft ihre Frachtpreise ermässigen, wenn der Staat dies für angemessen hält.

Telegraph.

Die Gesellschaft hat für Zwecke des Dienstes Telegraphenlinien zu bauen, welche zu den vom Staate genehmigten Preisen dem Publikum zur Benutzung freistehen, mit Ausnahme eines besonderen Drahtes, wenn sie dies wünscht.

Der Staat kann längs der ganzen Linie die für Anlage einer ihm gehörigen Telegraphenlinie nöthigen Anlagen ausführen und hat das Recht die Stangen der Gesellschaft mitzubenutzen, während die dem Staate gehörigen Drähte, Stangen und elektrischen Apparate der Obhut derselben unterstellt bleiben.

Im Fall der Staat vorzieht die Telegraphenlinien der Gesellschaft zu beuutzen, ist diese verpflichtet die Staatsdepeschen 50 pCt. unter dem für Privatdepeschen festgesetzten Preise zu befördern.

Veräusserung der Eisenbahn.

Die Gesellschaft kann keine Eisenbahn oder ein Stück ohne vorherige Genehmigung des Staates veräussern.

Rückkauf der Eisenbahn.

Der Staat hat das Recht eine Eisenbahn nach Verlauf von 30 Jahren nach Beendigung der Bauarbeiten anzukaufen. Der Preis wird im Falle der Meinungsverschiedenheit aus dem Mittel der Reineinnahmen der letzten 15 Jahre ermittelt.

Wenn die Gesellschaft Kaution oder Zinsgarantie geniesst, so kann der Kaufpreis nicht geringer sein als das garantirte Kapital.

Hat die Gesellschaft keine Garantien, so kann der Kaufpreis nach Erlöschen des Privilegiums nicht über den Werth der Beträge hinausgehen, welche für den Bau und Fahrpark verausgabt sind.

Diese Bestimmung gilt nur für die gewöhnlichen Fälle und beeinträchtigt in keiner Weise das dem Staate im Interesse des öffentlichen Wohles zustehende Expropriationsrecht.

Ueberwachung durch den Staat.

Die Ueberwachung der Eisenbahn und des Betriebes unterliegt einem Staatsingenieur und seinen Hilfsbeamten, welche vom Staat ernannt und besoldet werden; sie haben die ordnungsmässige Beobachtung des Bedingungsheftes zu überwachen.

Die Prüfung und Festsetzung der Rechnungen der Einnahmen und Ausgaben für die Zinszahlung wird durch eine Kommission bewirkt, welche aus dem Staatsingenieur als Vorsitzenden, einem Vertreter der Gesellschaft und einem vom Staate oder dem Präsidenten der Provinz ernannten Beamten besteht.

Schiedsgerichte bei Meinungsverschiedenheiten.

Im Falle von Abweichungen der Ansichten zwischen der Regierung und der Gesellschaft hinsichtlich der Vertragsbestimmungen werden die Entscheidungen durch drei Schiedsrichter getroffen, deren einer vom Staate, der zweite von der Gesellschaft und der dritte von beiden Parteien ernannt wird. Wenn eine Einigung nicht zu erreichen ist, wird nach folgenden Vorschriften verfahren:

1. Bei Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich eines die Rechte und Pflichten betreffenden Punktes wird die Streitfrage durch das älteste Mitglied des Staatsrathes entschieden,
2. Bei Streitfragen über die Ausführung der Arbeiten entscheiden vier einheimische Ingenieure, von denen zwei vom Staate und zwei von der Gesellschaft gewählt werden.

Erlöschen der Konzession.

Nach Ablauf der Dauer der Konzession fallen, wenn nichts anderes bestimmt ist, alle Bauten der Eisenbahn sowie das rollende Material ohne jedwede Entschädigung dem Staate zu. („Genie civil".) R. B.

Telephonrecht.

Bekanntlich bestimmt Art. 318 des allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches, dass über einen Antrag unter Gegenwärtigen zur Abschliessung eines Handelsgeschäftes die Erklärung sogleich abgegeben werden muss, widrigenfalls der Antragende an seinen Antrag nicht länger gebunden ist, während Art. 319 für Vertragsanträge unter Abwesenden folgendes bestimmt: „Bei einem unter Abwesenden gestellten Antrage bleibt der Antragende bis zu dem Zeitpunkte gebunden, in welchem er bei ordnungsmässiger, rechtzeitiger Absendung der Antwort den Eingang der letzteren erwarten darf. Bei der Berechnung dieses Zeitpunktes darf der Antragende von der Voraussetzung ausgehen, dass sein Antrag rechtzeitig angekommen sei. Trifft die rechtzeitig abgesandte Annahme erst nach diesem Zeitpunkte ein, so besteht der Vertrag nicht, wenn der Antragende in der Zwischenzeit oder ohne Verzug nach dem Eintreffen der Annahme von seinem Rücktritt Nachricht gegeben hat."

Es entsteht nun die Frage, unter welche Art von Verträgen zählt denn eine Vertragsofferte durch den Fernsprecher? Die Antwort wird um so wichtiger, je mehr einzelne Telephonnetze bereits verschiedene Städte umfassen, wo also gerade Vertragsofferten den grösseren Theil der Fernsprechunterhaltungen bilden, besonders in der Börsenzeit. Schon im April d. J. hatte die „Bayerische Handelszeitung" in München diese Frage erörtert und die Telephonofferte unter Art. 318 subsumirt, weil sie unterstellt, dass der Unterschied zwischen Art. 318 und 319 nur in der Verschiedenheit der Möglichkeit zu antworten zu suchen und finden sei, nicht etwa in der geringeren oder grösseren Gewähr für gegenseitiges Verständniss der Vertragsschliessenden; es sei ja in letzterer Beziehung nicht einmal als richtig anzuerkennen, dass der unmittelbare mündliche Verkehr immer eine grössere Deutlichkeit, Richtigkeit und Sicherheit der Vereinbarung herbeiführe; das telegraphirte und geschriebene Wort werde in der Regel ebenso präzis sein als das gesprochene und gewähre nebenbei den Vortheil des leichteren künftigen Beweises. Man kann zwar ferner einwenden: der telephonische Verkehr ist niemals dem unmittelbar persön-

lichen gleichzustellen: es fehlt ihm das Moment der Sichtbarkeit des Gegenkontrahenten, welchem Momente keine untergeordnete Bedeutung beigelegt werden darf. Gänzliche Verkehrsunterbrechung, Missverständnisse, veranlasst durch augenblickliche Stockungen des Apparates oder durch Aussengeräusche, Betrügereien mittelst Stimmverstellung und dergleichen können beim telephonischen Verkehr häufig vorkommen. Dem gegenüber bietet der Verkehr von Angesicht zu Angesicht grössere Gewähr für das wechselseitige Verständniss und dessen Richtigkeit. Dem kann aber wieder entgegnet werden, dass der persönliche Verkehr zwischen tauben und blinden Personen auch nicht mehr Gewähr biete. Aus all dem deduzirte die „Bayerische Handelszeitung“, dass, wie schon gesagt, Art. 318 für die Offerte durch Fernsprecher anwendbar sei, weil die Möglichkeit sofortiger Antwort geboten sei. Jetzt hat auch die (offizielle) „Deutsche Verkehrszeitung“ (No. 37 vom 10. September) diese Frage in die Erörterung gezogen; dieselbe meint, mit demselben Rechte sei auch der Verkehr per Telegraph ein Verkehr unter Gegenwärtigen; es brauchte nur Geber und Empfänger selbst an dem Morse-, Hughes- oder sonstigen Telegraphenapparate zu stehen, was z. B. bei Privat-Telegraphenleitungen nahe liegt, und doch habe bisher in diesem Falle noch Niemand an diese Argumentation gedacht. Im übrigen hören gar nicht die Parteien gegenseitig ihre eigenen Worte, nur die Worte, wie sie vom Empfangsapparat reproduzirt werden; der Ton der Stimme des Sprechenden gelangt nicht zum Ohr des Hörenden. Dieser Ton wird von der schwingenden Platte und dem Magneten in elektrischen Strom umgesetzt; der Strom durchläuft die Verbindungsleitung und erzeugt an der Ankunftsstelle mittelst des Magneten und der schwingenden Platte neue Töne, die den an Abgangsstelle verlautbarten Tönen allerdings sehr ähnlich sind, aber die Töne sind deshalb keineswegs an der Abgangs- und Empfangsstelle dieselben und haftet der Tonübertragung, besonders auf weitere Entfernungen, noch manche Unklarheit an.

Danach ist es immerhin zweifelhaft, ob Art. 318 oder 319 anwendbar sei, und wünschenswerth, dass der Gesetzgeber diese Frage löse. Wir unsererseits möchten aber den Handelsstand aufmerksam machen, dass er diese Rechtsunsicherheit beim Telephonverkehr in Rechnung zieht und stets bei Offerten bestimmt erklärt, unter welchen Voraussetzungen er sich an telephonische Offerten gebunden betrachtet, bezw. dieselben durch nachträglich schriftliche Darlegungen ergänzt.

(„Deutscher Reichs-Anz.“)

Präjudizien.

v. O. **Haftpflicht des Eisenbahnunternehmers aus dem Aquilischen Gesetze und dem Dienstmiethevertrag. Wesen der Verschuldung nach gemeinem Recht.** Aus den Entscheidungsgründen: „Kläger ist dadurch verunglückt, dass er bei der ihm obliegenden Bedienung der Signalvorrichtung infolge Reissens des Drahtes zu Fall gebracht wurde. Die Klage des Verletzten gegen den Eisenbahnfiskus ist zunächst aus § 1 des Reichshaftpflicht-Gesetzes abgewiesen. Dies wird gebilligt, die Abweisung vom Standpunkte des Aquilischen Gesetzes und des Dienstmiethevertrages aber für rechtsirrthümlich erachtet. Beklagter sei verpflichtet, solche Einrichtungen zu treffen, dass für die mit Bedienung der Signalvorrichtung Beauftragten die hieraus entstehenden Gefahren thunlichst verhütet werden. Nach den Feststellungen sei Beklagter dieser Pflicht nicht nachgekommen. Die fragliche Signalvorrichtung sei eine „sehr primitive und verbesserungsbedürftige“ gewesen, der Draht öfters gerissen, der Bedienende in Gefahr gewesen, hinten überzustürzen, was dem Aufsichtsbeamten nicht habe entgehen können. Die Annahme des Berufungsgerichts, dass nicht ohne weiteres vorauszusetzen gewesen, es könnten durch den Fall ernsthaftere Verletzungen hervorgerufen werden, sei nicht geeignet, die Annahme auszuschliessen, dass Beklagter die gebotene Aufmerksamkeit ausser Acht gelassen. Vielmehr liege ein dem Beklagten für jeden infolge der mangelhaften Vorrichtung eintretenden Unfall haftbar machendes Verschulden vor, wenn er es unterliess, solche Einrichtungen zu treffen, welche diese Gefahren beseitigen, obgleich er, bezüglich seine Beamten bei Aufwendung der erforderlichen Sorgfalt voraussehen konnten, dass überhaupt die Bedienung der Signalvorrichtung mit Gefahren für den Wärter verbunden war. Wenn sich ferner ergab, dass die von der Verwaltung nach und nach vorgenommenen Veränderungen der Drahtleitung eine Gefahr des Niederstürzens des Wärters zu verhindern nicht geeignet waren, so habe dieselbe andere und bessere Einrichtungen treffen müssen. Mit Unrecht betone das Berufungsgericht, dass dem Wärter die Pflicht obgelegen, die Unversehrtheit und Güte der Drahtleitung zu überwachen. Dazu sei bei einer 1200 m langen Drahtleitung der Wärter vor dem jedesmaligen Gebrauche ausser Stande, gerade bei einer solchen Verrichtung könnten infolge des Gebrauchs und der Witterungseinflüsse leicht Beschädigungen des Drahtes und dadurch Gefahren für den Wärter eintreten; desto mehr sei es Pflicht der Bahnverwaltung, auf Beseitigung dieser Gefahren hinzuwirken. — Eine Substanzirung der Klage endlich dahin, aus welcher Ursache und an welcher Stelle der Draht gerissen, ob die Leitung hier schadhaft gewesen und dass dieser Fehler vom Beklagten habe erkannt werden können, bezw. bei genügender Sorgfalt erkannt werden müssen, sei nach vorstehendem zu Unrecht verlangt.“ (Erk. des III. Senats des Reichsgerichts vom 20. April 1886. Rep. III. 90/86; Seuffert, Blätter für Rechtsanwendung Bd. LI. S. 460 f.)

Miszellen.

Jubiläum des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd.

Aus Triest wird berichtet, dass die Verwaltung des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd anlässlich der Jubiläumsfeier des Instituts eine Festschrift ausgeben wird, welche die Entwickelung des Lloyd von seinem Entstehen im Jahre 1836 bis zum heutigen Tage behandelt und jedes Jahrzehnt mit einer Uebersicht der Verkehrsthätigkeit des Unternehmens in den betreffenden zehn Jahrgängen schliesst. Die Schrift wird in Deutscher, Italienischer und Ungarischer Sprache erscheinen. Ein Verzeichniss der Lloydflotte, eine Abbildung des ersten Lloyddampfers, des letzten, des „Imperator“, des Arsenals und des Administrationsgebäudes am Quai wird ihr beigegeben sein.

Flussdampfschifffahrt in Russland.

Nach der von dem Russischen Ministerium der Verkehrsanstalten veröffentlichten Statistik für das Jahr 1884 waren in jenem Jahre auf den Binnengewässern des Europäischen Russlands zusammen 1 246 Dampfschiffe im Betrieb. Die Maschinen derselben hatten zusammen 72 105 Soll-Pferdestärken, ihre Tragfähigkeit betrug 99 890 t und das Beschaffungskapital 48 896 050 Rubel. Beschäftigt waren auf diesen Dampfschiffen zusammen 18 766 Personen. Auf die verschiedenen Flussgebiete vertheilen sich die Dampfschiffe wie folgt:

	Zahl der Dampfer	Mittlere Tragfähigkeit eines Schiffes t
Wolga	629	82
Newa	103	36
Swir	42	24
Nördliche Dwina	43	38
Dnjeper	72	27
Don	30	45
sonstige Flussgebiete	159	37
	1 078	

Von den übrigen 168 Dampfschiffen waren 77 theils dem Staate, theils Privaten gehörige Dienstfahrzeuge, während 91 an den Mündungen von Flüssen verkehrten, zugleich aber auch Küsten- und Seeschifffahrt trieben. Von den voraufgeführten 1 078 Dampfern dienten dem Personenverkehr 134, dem Güter- und gemischten Verkehr 124, als Schleppschiffe 794, und 26 wurden beim Tauereibetrieb verwendet. An Brennstoff wurde von den Dampfschiffen während der Dauer der Schifffahrt in 1884 verbraucht:

von 562	Schiffen	2 686 038	cbm Holz
„ 422	„	159 656	t Steinkohlen
„ 261	„	221 330	t Naphtarückstände,
„ 1	„	813	t Torf.

Da der Heizwerth der Naphta etwa das Dreifache von demjenigen des Holzes beträgt, so wird durch die Naphtaheizung eine sehr beträchtliche Menge Holz erspart. Naphtaheizung haben sämmtliche Dampfschiffe auf dem Kaspischen Meere und 261 Dampfer auf der Wolga. Sie ist auch bereits in einigen Fabriken von Moskau und Umgegend in Gebrauch, und zwar nicht allein wegen ihrer Billigkeit, sondern auch wegen der Leichtigkeit, mit welcher die Flamme sofort gelöscht oder angezündet werden kann, wobei natürlich recht viel an Holz erspart wird.

Schmuggel auf den Italienischen Bahnen.

Einer Mittheilung aus Rom entnehmen wir die Angabe, dass in dem Italienischen Finanzministerium demnächst die Direktoren der Eisenbahnverwaltungen zu einer Konferenz mit dem Generaldirektor der Zölle zusammentreten werden, um über die Ergreifung wirksamer Massnahmen zur Verhinderung des Schmuggels auf den Eisenbahnen zu berathen.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Eröffnungen.

Nachdem durch die Landes-Aufsichtsbehörden die Schlussstrecke unserer kombinirten Adhäsions- und Zahnradbahn Blankenburg-Tanne, und zwar die Strecke Rothehütte-Tanne abgenommen worden, so bringen wir hierdurch zur allgemeinen Kenntniss, dass der volle Personen-, Vieh- und Güterverkehr bis Station Tanne am 15. Oktober d. J. eröffnet werden wird. (2143)

Blankenburg a/H. den 12. Oktober 1886.
Betriebsdirektion der
Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.
A. Schneider.

2. Verkehrsstörungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Verkehrsstörung auf der Strecke Hopfgarten-Wörgl. Infolge Brückeneinsturzes bei der Station Hopfgarten ist — einer Mittheilung der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen vom 7. d. Mts. zufolge — der Güterverkehr auf der Strecke Hopfgarten-Wörgl vom 6. d. Mts. ab auf etwa 8 Tage unterbrochen, was hierdurch mit Bezug auf § 14 Absatz 4 des Vereins-Wagenregulativs zur allgemeinen Kenntniss gebracht wird.

Berlin, den 14. Oktober 1886. (2144)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

3. Güterverkehr.

Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrheinisch)-Erfurt und Thüringische Privatbahnen. Die Haltestelle Veilsdorf der Werra-Eisenbahn wird vom 20. Oktober 1886 ab in den direkten Güterverkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.

Köln, den 12. Oktober 1886. (2145)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. November 1886 neuen Stils ab tritt der II. Nachtrag zum Ausnahmetarif V für Steinkohlen und Kokes in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für den Transport von Steinkohlen und Kokes bei Aufgabe von mindestens 60 000 kg bezw. von mindestens 10 000 kg von den Stationen Glückshilfgrube, Friedenhoffnunggrube und Gustav und Abendröthegrube des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin nach Stationen der St. Petersburg - Warschauer Eisenbahn. Exemplare des vorbezeichneten Nachtrages sind auf den Verbandstationen zu haben.

Bromberg, den 8. Oktober 1886. (2146)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsverkehr. Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag V zu Theil II Heft 2 des Verbandstarifs in Kraft, welcher hauptsächlich abgeänderte Frachtsätze für den Verkehr mit Buschtêhrader Stationen, namentlich für Holzsendungen enthält. Derselbe kann durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Dresden, den 11. Oktober 1886. (2147)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Italienischer Verband. Für Rohtabaktransporte von Mannheim nach Livorno Marittima in Wagenladungen von mindestens 7 000 kg ist bis auf Widerruf der Frachtsatz von 52,66 Frcs. pro Tonne bewilligt werden. Die Ermässigung von 7,10 Frcs. pro Tonne gegen den tarifmässigen Frachtsatz wird auf dem Rückvergütungswege gewährt.

Die geschäftsführende Verwaltung
für den Deutsch-Italienischen Verband,
Gotthard-Abtheilung:
Kaiserliche Generaldirektion (2148)
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Elbumschlags-Verkehr Dresden-Elbkai-Nordwest-Böhmen. Vom 27. Oktober 1886 ab gelangen im Verkehre von Stationen der Dux-Bodenbacher Eisenbahn und der Prag-Duxer Eisenbahn nach Dresden-Elbkai ermässigte Frachtsätze für Getreidesendungen im Reklamationswege zur Anwendung, welche bei unserem Verkehrsbüreau hier zu erfragen sind.

Dresden, den 8. Oktober 1886. (2149)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Oberhessische Eisenbahnen. Vom 15. d. M. ab tritt eine Transporterleichterung für gebrauchte leere Bierfässer, wenn dieselben in Bierspezialwagen verladen werden, für den Verkehr der Station Sachsenhausen mit Nidda und Stockheim und der Station Hanau (Ostbahnhof) mit Büdingen, Stockheim und Alsfeld in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Giessen, den 9. Oktober 1886. (2150)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Direktion.

Die bis zum 13/1. Oktober cr. gültigen **Getreide- etc.** Tarife von Stationen der Charkow-Nicolajew-, Kursk-Kiew-, Kursk-Charkow-Asow-, Jekaterinen- und Moskau-Kursk Bahn, sowie der Transittarif für Mehl etc. von Snamenka nach Danzig und Neufahrwasser bleiben bis auf Weiteres in Kraft.

In den Tarifen von der Charkow-Nicolajew und Jekaterinen-Bahn tritt insofern eine Aenderung ein, als die in denselben für „Oelkuchen“ vorgesehenen Frachtsätze auch für die Beförderung von Mahlprodukten, Samenaussiebsel, Spreu und Kleie zur Anwendung kommen.

Die Direktion. (2151)
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der am Weichsel-Eisenbahnverbande betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband, Verkehr mit Oesterreich-Ungarn betreffend. Im Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehre mit Oesterreich-Ungarn) gelangt am 16. Oktober 1886 ein provisorischer Nachtrag zum Gütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. April 1885 zur Ausgabe, welcher Ausnahmefrachtsätze für Obst (Ausnahmetarif No. 19) von Assling, Buickl, Eberstein, Jauerburg, Krainburg, Laak, Lees-Veldes, Lengenfeld, Moesel, Podnart-Kropp, Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, und Divacca, Station der K. K. priv. Südbahngesellschaft, enthält.

München, den 11. Oktober 1886. (2152)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen,
Verkehrsabtheilung.

Der **Gütertarif** für den Verkehr zwischen **Alt-Münsterol trs. und Delle trs.** einerseits und **Basel loco und transit** andererseits vom 1. Januar 1885 tritt mit Ablauf des Monats November ausser Kraft. Derselbe wird durch einen neuen zum Theil Ermässigungen enthaltenden Tarif ersetzt, welcher zum Preise von 20 ₰ pro Exemplar bei unserer Drucksachenkontrole hierselbst zu beziehen ist.

Strassburg, den 10. Oktober 1886. (2153)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 15. Oktober d. J. gelangen **Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Blei und Zink** von den Stationen Düsseldorf und Eller nach den Deutschen Nordsee-Hafenstationen zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Elberfeld, den 11. Oktober 1886. (2154)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen. Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. K. K. priv. Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn. Kgl. Ungar. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. Ungar. Nordostbahn. Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen. Arad-Temesvárer Bahn. Szamosvölgyer Bahn. Mit 1. November 1886 treten folgende Tarifnachträge in Kraft:

1. Nachtrag III zu dem vom 15. Juni 1883 gültigen Tarif für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Cormons trs.-Fiume und Triest einerseits und den Budapester Bahnhöfen und Barcs andererseits.

2. Nachtrag II zu dem seit 1. Dezember 1883 gültigen Tarife für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Fiume einerseits und den hinter Budapest resp. Barcs gelegenen Stationen Ungar. Bahnen andererseits.

3. Nachtrag II zu dem seit 1. Dezember 1883 gültigen Tarife für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Cormons trs. und Triest einerseits und den hinter Budapest resp. Barcs gelegenen Stationen Ungarischer Bahnen andererseits.

Diese Tarifnachträge enthalten Ergänzungen der allgemeinen und besonderen Bestimmungen und der Waarenklassifikationen, zahlreiche Deklassifikationen, Aenderungen von Frachtsätzen, Aufnahme neuer Stationen in die beregten Verbandtarife, Einführung mehrerer Ausnahmetarife und Druckfehlerberichtigungen.

Mit den sub 1 und 3 angeführten Nachträgen gelangt ausserdem noch die Eliminirung der Station Görz aus den bezüglichen Tarifen, sowie Einschränkungen bezüglich des Verkehrs von und nach Cormons trs. zur Durchführung.

Die durch diese Nachträge eintretenden Verkehrseinschränkungen beziehungsweise Erhöhungen der Tarife, insoferne letztere nicht Druckfehlerberichtigungen betreffen, treten erst mit 1. Dezember 1. Js. in Kraft.

Exemplare dieser Nachträge können durch die Betriebsdir. der S. B. in Budapest, sowie durch sämmtliche an diesem Verbande betheiligten Verwaltungen und durch die Verbandstationen käuflich bezogen werden.

Budapest, Wien, Arad und Dées, am 10. Oktober 1886. (2155)
Die Verbandverwaltungen.

(Forts. der offiz. Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 81 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 16. Oktober 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

3. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft. Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen. Csakathurn - Agramer Eisenbahn. Mit 1. November l. J. treten folgende Tarife in Kraft:

1. Ein Tarif für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Triest einerseits und Stationen der Csakathurn - Agramer (Zagorianer) Eisenbahn andererseits.

2. Ein Tarif für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Fiume einerseits und Stationen der Csakathurn - Agramer (Zagorianer) Eisenbahn andererseits.

Die vorgenannten Tarife sind durch die Verbandstationen, ferner durch die kommerziellen Direktionen der Südbahn und der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und die Betriebsdirektion der Südbahn in Budapest käuflich zu beziehen. (2156)

Wien und Budapest, am 15. Oktober 1886.
Die Verbandverwaltungen.

Getreideverkehr aus Russland. In den Spezial-Exporttarifen für Getreide etc. von Stationen der Charkow-Nikolajewer Eisenbahn

vom 10./22. Juli a./n. St. 1885,
vom 20. Oktober a. St./1. November n. St. 1885 und
vom 1./13. Juni a./n. St. 1886;

dann von Stationen der Ekaterinen Eisenbahn

vom 10./22. Juli a./n. St. 1885 und
vom 1./13. Juni a./n. St. 1886

haben die sub II für Pressrückstände: Hanf-, Lein-, Oel-, Rapskuchen, angegebenen Frachtsätze vom 1./13. Oktober a./n. St. 1886 ab auch für Abfälle von Mahlprodukten: Kleie, Spreu, Schalen, Hülsen, Gültigkeit.

Ferner werden vom gleichen Tage ab die in diesen Tarifen angeführten Frachtsätze nach Podwoloczyska via Znamenka-Fastow - Schmerinka - Woloczysk aufgehoben.

Wien, am 12. Oktober 1886. (2157)
Die Generaldirektion
der K. K. pr. Galizischen Carl-Ludwigbahn.

Deutsch - Oesterr. - Ungar. Seehafen-Verband. Zu dem Seehafen-Ausnahmetarif Theil II Heft 2 d. d. 25. Juni 1884 ist der Nachtrag XI erschienen, durch welchen die im Nachtrag X enthaltenen Frachtsätze für Petroleum etc. aufgehoben werden. (2158 RM)

Exemplare dieses Nachtrags sind bei den Verbandsverwaltungen erhältlich.

Nordbrabant - Deutsche Eisenbahngesellschaft. Am 1. November d. J. tritt zu unserem Lokal-Gütertarife vom 1. Juli 1878 der Nachtrag 9, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Büderich, in Kraft.

Exemplare des Nachtrags sind bei unserer Drucksachen - Verwaltung hierselbst zum Preise von 10 ₰ zu haben.

Gennep, im Oktober 1886. (2159)
Die Direktion.

Niederl. Centralbahn. Zu der vom 1. September 1885 ab gültigen neuen Ausgabe unseres Lokal-Gütertarifes tritt am 1. Oktober d. Js. der Nachtrag I in Wirkung. (2160)

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Die durch Nachtrag VIII zum Tarif für die Beförderung von Personen etc. im Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnverbande vom 1. November 1878 eingeführte Vergünstigung, wonach im Verkehr zwischen den Stationen und Haltestellen der Kreis Oldenburger Bahn einerseits und den Stationen der Altona-Kieler Bahn südlich von Neumünster andererseits, soweit direkte Billets ausgegeben werden, die Personenzugbillets auch Gültigkeit für die auf der vormaligen Altona-Kieler Bahn kursirenden Schnellzüge haben, wird mit dem 1. Dezember d. J. aufgehoben.

Altona, den 14. Oktober 1886. (2161)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Die durch Nachtrag XXIII und XXVI zum Tarif für die Beförderung von Personen etc. im nachbarlichen Personenverkehr zwischen Altona-Kieler etc. und Berlin-Hamburger Stationen vom 1. Januar 1875 eingeführte Vergünstigung, wonach im Verkehr zwischen Hamburg (K. D. St.) und Ascheberg, Eutin, Gremsmühlen, Hanerau, Hohenwestedt, Neustadt, Plön, Preetz, Lensahn und Oldenburg die Personenzugbillets auch Gültigkeit für die auf der vormaligen Altona-Kieler Bahn kursirenden Schnellzüge haben, wird dem 1. Dezember d. J. aufgehoben.

Altona, den 14. Oktober 1886. (2162)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Durch § 5 Absatz 2 und 3 des Gesetzes vom 17. Mai 1884 (Ges. S. S. 129), § 5 Absatz 2 des Gesetzes vom 23. Februar 1885 (Ges. S. S. 11) und § 5 Absatz 2 des ferneren Gesetzes vom 23. Februar 1885 (Ges. S. S. 43) ist der Finanzminister ermächtigt worden, die Prioritätsanleihen der verstaatlichten Eisenbahnen, soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung zu kündigen, sowie auch den Inhabern der Schuldverschreibungen dieser Anleihen die Rückzahlung der Schuldbeträge oder den Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen anzubieten und die Bedingungen des Angebots festzusetzen.

Von diesen Ermächtigungen mache ich in Betreff der nachfolgend bezeichneten Schuldverschreibungen der Altona-Kieler Eisenbahn, nämlich:

1. der vierprozentigen Prioritätsobligationen I. Emission (Privilegium vom 19. Mai 1864) und
2. der vierprozentigen Prioritätsobligationen II. Emission (Privilegien vom 21. November 1866, 18. Januar 1868 und 20. Dezember 1876)

dahin Gebrauch, dass ich den Inhabern den Umtausch ihrer Schuldverschreibungen gegen Schuldverschreibungen der 3½ prozentigen konsolidirten Staatsanleihe jetzt unter folgenden Bedingungen anbiete:

a) Für die umzutauschenden Schuldverschreibungen wird derselbe Nennbetrag in Schuldverschreibungen der 3½ prozentigen konsolidirten Staatsanleihe gewährt.

b) Den Inhabern werden die umzutauschenden Schuldverschreibungen mit den bisherigen Zinsansprüchen noch bis zum zweitnächsten Zinsenfälligkeitstermine der Obligationen belassen, also bis zum 1. Juli 1887.

Diejenigen Inhaber, welche dieses Angebot annehmen wollen, haben ihre diesbezügliche Erklärung bis einschliesslich den 30. Oktober 1886 schriftlich oder mündlich bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona oder bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg, sowie bei der Königlichen Eisenbahn - Hauptkasse zu Frankfurt a/Main unter vorläufiger Einreichung der Obligationen abzugeben.

Berlin, den 1. Oktober 1886.
Der Finanzminister.
von Scholz.

Vorstehende Bekanntmachung des Herrn Finanzministers wird hierdurch mit dem Bemerken veröffentlicht, dass den Erklärungen über die Annahme des Angebots ausser den Schuldverschreibungen (Obligationen) selbst ein Verzeichniss, welches Nummer und Nennwerth der letzteren enthält, für jede Gattung von Obligationen besonders, in doppelter Ausfertigung beizufügen ist. Das eine Exemplar wird mit einer Empfangsbescheinigung versehen, dem Einsender sofort wieder ausgehändigt und ist von demselben bei einstweiliger Wiederaushantwortung der von der Annahmestelle mit einem Vermerk zu versehenden Obligationen zurückzugeben.

Formulare zu den erwähnten Verzeichnissen können von den in der vorstehenden Bekanntmachung des Herrn Finanzministers genannten Kassen unentgeltlich bezogen werden.

Wegen Einreichung der Obligationen zum Umtausch gegen 3½ prozentige Staatsschuldverschreibungen wird später das Erforderliche veranlasst werden.

Altona, den 6. Oktober 1886. (2163)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Submissionen.

Königl. Eisenbahndirektion (rechtsrh.). Oeffentliche Ausschreibung. Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen, im Deutschen Reichsanzeiger vom 30. Juli 1885 No. 176 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sowie der für den diesseitigen Bezirk gültigen, durch die Kölnische Zeitung vom 12. Januar d. J. No. 12 veröffentlichten „allgemeinen Vertragsbedingungen" soll die Anfertigung und Lieferung von:

6 Stück Personenzug-Lokomotiven,
6 „ Güterzug-Lokomotiven mit Schlepptendern und
4 „ dreiachsigen Tenderlokomotiven nebst Reservetheilen

vergeben werden.

Bedingungen und Zeichnungen können zu 5 ℳ von unserem maschinentechnischen Büreau bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Verding von Lokomotiven" versehen, portofrei zu dem auf den 25. d. Mts., Vormittags 10 Uhr anberaumten Verdingstermin an das vorgenannte Büreau einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Köln, den 12. Oktober 1886. (2164)

Die Lieferung von 6 Stück Schnellzug-Lokomotiven soll vergeben werden.

Termin zur Eröffnung der Angebote ist auf

Donnerstag, den 28. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr,

im unterzeichneten Büreau anberaumt.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen hier zur Einsicht aus und werden auch gegen Einsendung von 2 *M.* verabfolgt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Hannover, den 7. Oktober 1886. (2165)

Maschinentechnisches Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

Verding von

15 Stück Normal-Personenzug-Lokomotiven mit Tender für Vollbahnen nebst Reservetheilen,

10 Stück Normal-Güterzug-Lokomotiven mit Tender für Vollbahnen nebst Reservetheilen,

in zwei Loosen.

Angebote sind bis zum Verdingungstermine, Freitag, den 29. Oktober 1886, Vormittags 11 Uhr versiegelt mit der Aufschrift „Verding von Lokomotiven" portofrei an unser maschinentechnisches Büreau hier W. Königgrätzer Strasse No. 132 einzusenden.

Zuschlagfrist 4 Wochen

Bedingungen und Zeichnungen können in dem genannten Büreau während der Geschäftsstunden eingesehen oder von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 6 *M.* bezogen werden.

Berlin, den 12. Oktober 1886. (2166)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Vakanzen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Stelle eines Telegraphenverwalters soll, vorerst probeweise unter Vorbehalt der Kündigung, gegen Gewährung einer Vergütung von 150 *M.* pro Monat und der reglementsmässigen Tagegelder für auswärtige Geschäfte besetzt werden.

Es wird gefordert, dass die Bewerber nachweislich befähigt sind, die Reparaturen von Telegraphenarbeiten, Läutewerken, Uhren auszuführen und ferner die erforderlichen theoretischen und praktischen Kenntnisse aus dem Gebiet der Elektrotechnik, insbesondere der elektrischen Telegraphie, besitzen. Bewerbungen sind unter Beischluss der Zeugnisse und einer Darstellung des Lebens- und Ausbildungsganges bis zum 27. dieses Monats hier einzureichen.

Giessen, den 11. Oktober 1886. (2167)

Grossherzogliche Direktion der Oberhessischen Eisenbahnen.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 82. **Zeitung des Vereins** 1886.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pranumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgratzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 20. Oktober 1886.

Eisenbahntechnische Schaustellungen in Osnabrück und Georgsmarienhütte

am 9. und 10. Oktober 1886.

Vor einer grösseren Anzahl höherer technischer Eisenbahnbeamten des In- und Auslandes wurden am 9. und 10. Oktober d. J. seitens des Georgsmarien-Bergwerks- und Hütten-Vereins zu Osnabrück und Georgsmarienhütte ausgedehnte Schaustellungen veranstaltet, welche über die Herstellung, Konstruktion und Verwendung von mannigfaltigem Eisenbahnmaterial einen umfassenden Ueberblick gewährten, insbesondere aber Gelegenheit darboten, über die auf Vervollkommnung des eisernen Eisenbahn-Oberbaues im weitesten Sinne des Wortes gerichteten ernsten Bestrebungen des genannten Vereines und namentlich seines Direktors A. Haarmann in eingehendster Weise sich zu unterrichten und die verschiedenen Konstruktionen des letztern bezüglich ihres Rechtes auf Erfolg kritisch zu würdigen. Jeder, der das Gebiet des Eisenbahn-Oberbaues praktisch oder theoretisch zu pflegen berufen oder bestrebt ist und es daher als seine Pflicht betrachten muss, den zahlreichen auf jenem Gebiete in neuerer Zeit hervortretenden Erscheinungen seine Aufmerksamkeit zu widmen, weiss, wie misslich es ist, blos aus den Veröffentlichungen der Fachpresse, aus Zeichnungen und Beschreibungen eine vergleichende Ueberschau über die verschiedenen Erfindungen bezw. Verbesserungsbestrebungen oder gar ein endgültiges Urtheil zu Gunsten eines bestimmten Systems sich zu bilden. Das Anschauen der Wirklichkeit, die Beobachtung des thatsächlichen Verhaltens im praktischen Gebrauche sind hier kaum zu entbehren. Es erscheint daher schon insofern, als es an sonstiger Gelegenheit, neue eisenbahntechnische Erfindungen ausgeführt zu sehen und auf ihre Bewährung im Betriebe zu prüfen, thatsächlich mangelt (aus dem einfachen Grunde, weil zu Versuchen dieser Art im Haushalt der Eisenbahnverwaltungen keine Mittel vorgesehen zu sein pflegen), als ein wirkliches Verdienst des Georgsmarien-Bergwerks- und Hütten-Vereins, dass derselbe auf den ausgedehnten Geländen seiner Werke sowie auf seinen Bahnstrecken von Zeit zu Zeit vergleichende Zusammenstellungen bezw. praktische Versuche zu dem Zwecke veranstaltet, die mannigfaltigen Hervorbringungen der unermüdlichen Thätigkeit seines Direktors Haarmann der fachmännischen Beurtheilung weiterer Kreise von sachverständigen Interessenten zu unterbreiten. Indem wir es unternehmen, den Lesern dieser Zeitung über die jüngst abgehaltenen diesjährigen Schaustellungen und deren bedeutsamsten Ergebnisse nachstehend zu berichten, glauben wir einige Notizen aus der Geschichte des Vereines im allgemeinen und der Haarmann'schen Konstruktionen im besondern voranschicken zu sollen.

Der Georgsmarien-Bergwerks- und Hütten-Verein wurde im Jahre 1856 zu dem Zwecke gegründet, auf den in der Umgegend von Osnabrück belegenen, theilweise bereits im Mittelalter aufgeschlossenen Grubenfeldern den Bergbau auf Eisenstein, Steinkohlen und andere Mineralien und die weitere Verarbeitung der gewonnenen Rohmaterialien in Hütten- und anderen Werksanlagen zu betreiben. Den Ausgangspunkt der Unternehmungen bildete die Erwerbung der Bergwerksberechtigung auf Ausbeutung eines am Hüggel, einem Ausläufer des Teutoburger Waldes, belegenen Lagers von Braun- und Spatheisenstein aus der Zechsteinformation sowie der Beckeroder Hütte, auf welcher ein Holzkohlen-Hochofen eine Kupolofen-Giesserei, ein kleines Puddel- und Walzwerk und eine Maschinenfabrik betrieben wurden. Die Lage dieser Erzfelder und Hüttenanlagen sowie der zunächst hinzugekauften Kohlenfelder führte zur Erbauung des neuen Hüttenwerks in der Bauerschaft Malbergen südlich von Osnabrück, auf welchem bereits im Jahre 1858 der erste Koks-

hochofen in Betrieb genommen werden konnte. Die Anlage wurde im Laufe der Zeit auf 6 Hochöfen mit zahlreichen Koksöfen und ausgedehnten Hilfswerkstätten erweitert. Gleichzeitig mit dem ersten Hochofen wurde der Bau einer Arbeiterkolonie in Angriff genommen, welche in raschem Fortschritt wuchs und bald die Rechte einer selbständigen Gemeinde unter dem mit dem Hochofenwerke gemeinschaftlichen Namen Georgsmarienhütte erwarb. Diese Gemeinde ist zur Zeit mit einer evangelischen und einer katholischen Kirche, mit Schulen und einer Turnanstalt sowie mit einem Krankenhause und sonstigen Wohlfahrtseinrichtungen ausgestattet. Im Jahre 1865 wurde eine normalspurige Lokomotiveisenbahn, die von der Hütte nach den Erzgruben am Hüggel führt, in Betrieb gesetzt und diese Bahnanlage im Jahre 1870 mit der Linie Venlo-Hamburg der jetzigen rechtsrheinischen Eisenbahn bei der Station Hasbergen in Verbindung gesetzt. Augenblicklich ist eine weitere, 10 km lange Bahnlinie, welche die Hochofenwerke am Hüggel mit den seit einigen Jahren neu erworbenen umfangreichen Brauneisensteingruben bei Ibbenbüren verbindet, in der Vollendung begriffen. Da sich das auf der Georgs-Marienhütte fast ausschliesslich aus eigenen Erzen erzeugte manganreiche Bessemereisen zur Stahlfabrikation vorzüglich eignete, so bildete sich im Jahre 1869 die Aktiengesellschaft Eisen- und Stahlwerk zu Osnabrück, welche einerseits wegen der Nachbarschaft jener Hütte, andererseits wegen der guten Verbindung mit den östlichen und nördlichen Eisenbahnlinien und mit den Seehäfen an der Ems, Weser und Elbe die Stadt Osnabrück selbst zur Anlage ihres grossen Werkes auserkor. Diese Anlage, welche die Herstellung von Radreifen, Schienen und sonstigem einschlägigen Eisenbahnmaterial zum Zwecke hatte, wurde im Jahre 1871 in Betrieb genommen. Seit dem 1. Juli 1885 sind die beiden Gesellschaften zu einem einzigen Unternehmen vereinigt, indem durch Beschluss der beiderseitigen Generalversammlungen die Aktiengesellschaft Eisen- und Stahlwerk zu Osnabrück in den Georg-Marien-Bergwerks- und Hütten-Verein aufgegangen ist.

Das Osnabrücker Werk, welches die Fabrikation von Eisen jetzt nur noch in geringerem Umfange betreibt und daher auch fast allgemein nur als „Stahlwerk" bezeichnet wird, hat sich seit etwa 10 Jahren vorzugsweise die Aufgabe gestellt, die Herstellung und weitere Ausbildung des eisernen Oberbaues für Haupt-, Neben- und Strassenbahnen als „Spezialität" zu betreiben und denselben namentlich in den von dem Direktor Haarmann konstruirten Systemen zu möglichst ausgebreiteter Einführung zu bringen. Dass es in diesen Bestrebungen von Erfolg gekrönt ist, mag man daraus entnehmen, dass seit 1878 bis jetzt bereits mehr als 2000 km Haupt-, Neben-, Strassen- u. s. w. Bahnen mit Oberbau nach Haarmann'schen Systemen belegt sind. Dieses bedeutsame Ergebniss dürfte nicht zum wenigsten dem Umstande zu verdanken sein, dass die Leitung des Werkes nie verfehlt hat, sich mit den in der Praxis des Eisenbahnbetriebes stehenden und daher die Erfordernisse des letztern am sichersten kennenden Fachmännern in unausgesetzter Verbindung, in stetem Meinungsaustausch zu halten und die ihr in einem solchen geistigen Verkehr zu Theil gewordenen Winke und Berathungen zu immer fortschreitender Vervollkommnung der verschiedenen Systeme zu verwerthen.

In seinem eifrigen Bemühen um die Konstruktion eines den höchsten Anforderungen gerecht werdenden eisernen Oberbausystems wurde der Direktor Haarmann von Anfang an von der Ueberzeugung geleitet, dass der Langschwellen-Oberbau grundsätzlich vor dem Querschwellen-Oberbau den Vorzug verdiene, weil die Langschwelle eine stetige Unterstützung der Fahrschiene und damit eine gleichmässige, ruhige Bewegung der Fahrzeuge gestattet. Die erste Haarmann'sche Erfindung ist daher auch ein Langschwellensystem, welches auf Grund der Erkenntniss konstruirt ist, dass die bis dahin am meisten in Aufnahme gekommenen Langschwellensysteme von Hartwich und Hilf eine ausreichend zweckmässige Verlaschung des Schienenstosses nicht gestatteten, und dass es daher vor allem darauf ankomme, dem Profil der Schwelle eine Form zu geben, welche bei grösster Tragfähigkeit namentlich die Anbringung einer starken und sichern Verlaschung gewährleistete. Das in dieser Absicht konstruirte kastenförmige Profil mit breiten Fussflügeln erfreute sich bald einer weitgehenden Anerkennung, und schon im Jahre 1878 wurde der neue Oberbau auf der Hannoverschen Bahn bei Osnabrück in einer Länge von 1 km zur Probe verlegt. Seit jener Zeit hat indess dieser Oberbau nach den mit demselben im Betriebe gemachten Erfahrungen unter berathender Mitwirkung hervorragendster Fachmänner mehrfache Verbesserungen erfahren, sowohl bezüglich der Abmessungen der Schwelle, als auch bezüglich der Verlaschung, der Querverbindung und der Entwässerungsvorrichtungen. Von den verschiedenen nach diesem allmählich verbesserten Langschwellen-System ausgeführten Konstruktionen waren bis Oktober 1885 bereits 720 km für Hauptbahnen und 180 km für Nebenbahnen zur Verwendung gelangt. Darunter befindet sich auch die gesammte, 58 km umfassende Gleiseanlage der Berliner Stadtbahn. Eine besondere Anordnung der Langschwellenkonstruktion für Sekundärbahnen ward für solche Strecken bestimmt, welche im Pflaster verlegt werden. Es werden dabei zum Schutze der Fahrschiene und zur Herstellung der Spurrille besondere Schutzleisten aus Flusseisen an die Schiene geschraubt, welche durch gusseiserne Zwischenstücke den genauen Abstand vom Schienenkopfe halten. Ausserdem wurde noch eine leichtere Konstruktion des Haarmann'schen Langschwellen-Oberbaues für die Verwendung auf Tertiäreisenbahnen hergestellt.

Das kastenförmige Profil der Haarmann'schen Langschwelle war mittlerweile seitens der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung als Normalprofil für Querschwellen angenommen worden. So viel Anerkennung indess Haarmann in dieser Thatsache erblicken konnte, so war nach seiner Ansicht doch hauptsächlich eine anderweitige, zweckmässigere Auflagerung der Schienen auf der Querschwelle erforderlich, sollte der Querschwellen-Oberbau überhaupt neben dem Langschwellen-Oberbau noch lebensfähig bleiben. Sein Sinnen ging dahin, die unzweckmässige Behandlung der Querschwellen, das nachträgliche Krümmen oder Aufbiegen ihrer Enden zu dem Zwecke, die Schienenneigung von 1 : 20 zu erzielen, durch besonders geformte Zwischenstücke unnöthig zu machen. Diese Zwischenstücke sollten zugleich dazu dienen, die unmittelbare Auflagerung der Schiene auf der Schwellendecke, wobei letztere einem beschleunigten Verschleisse unterworfen ist, zu beseitigen. Nachdem er zunächst durch Anwendung gusseiserner Sattelstücke zum Ziele gelangt war und auch die Einführung dieser Neuerung in einem nicht unbeträchtlichen Maasse erreicht hatte, führte ihn die Erwägung, dass das Gusseisen doch ein gar bedenkliches Material im Eisenbahngestänge sei, sehr bald zur Anwendung flusseiserner Zwischenstücke, die er in sinnreicher Weise zu einer Hakenplatte ausbildete, welche mit einem untern Ansatz in die Schwelle eingelassen wird und mit einer obern Nase über den äussern Theil des Schienenfusses greift, wodurch nur noch auf der innern Seite eine Schraubenbefestigung erforderlich wird. Mit dieser übrigens nachher noch weiter vervollkommneten Hakenplattenbefestigung hat Haarmann neben seinen Langschwellensystemen ein Querschwellensytem geschaffen, welches zweifellos zu den vorzüglichsten unter den letzteren gehört und daher von Anhängern der Querschwelle mit grosser Vorliebe verwendet wird. Von 1882 bis Oktober 1885 waren schon 180 km in diesem System ausgeführt, doch dürften bis heute beträchtliche Längen hinzugekommen sein.

Während somit für Hauptbahnen wie für Nebenbahnen ein vortreffliches Langschwellen- und ein nicht minder tüchtiges Querschwellen-Oberbausystem entstanden und in stets zunehmender Verbreitung begriffen waren, blieben durch den rührigen Konstrukteur auch die unterdess zu immer grösserer Bedeutung heran-

gereiften Strassenbahnen nicht unberücksichtigt. Die Forderungen welche an einen zweckmässigen Strassenbahn-Oberbau gestellt werden, sind so vielseitige und theilweise so eigenartige, dass ihre allseitige Befriedigung eine keineswegs leichte Aufgabe bildet. Die wesentlichsten dieser Forderungen gehen dahin, dass die beiden Fahrstränge bei tiefer Lagerung in der Bettung zwei vollkommen widerstandsfähige, ununterbrochene Träger bilden, welche durchweg einen gleichen Druck auf die Bettung ausüben und deren unvermeidliche Zusammensetzungsstellen (Stösse) durch wirksame Verlaschungen unmerkbar gemacht sind, dass ferner der Querschnitt des Gestänges einen guten Anschluss des Pflasters gestatte und möglichst symmetrisch sei, jedenfalls aber im Interesse des anderweitigen Strassenverkehrs eine in der Oberfläche der Strasse neben der Spurrille mindestens 20 mm breite Schutzleiste aufweise, und dass endlich die Befestigungstheile des Oberbaues den Einwirkungen der Fahrzeuge und des Strassenverkehrs entzogen, die Spurrille aber und die Spurweite des Gleises vollkommen erhalten bleiben. — Allen diesen Forderungen entspricht der Haarmann'sche sogenannte Zwillingsschienen-Oberbau für Strassenbahnen in vollkommenster Weise. Derselbe besteht aus zwei symmetrischen hohen Schienen, welche durch flusseiserne oder gusseiserne Zwischenstücke und Schraubenbolzen zusammengehalten und stark verlascht werden. Die gegeneinander versetzten Schienen bewirken eine zweckmässige Sicherung des Stosses, so dass dieser beim Befahren der Uebergangsstellen zwischen den aufeinanderfolgenden Schienen fast gar nicht fühlbar wird. Dabei übertragen die Zwischenstücke jeden die eine der beiden Schienen belastenden Druck auf die Füsse beider Schienen. Die breite Auflagerfläche der vereinigten Schienen gestattet eine direkte Verlegung des Oberbaues auf der Unterbettung. Nach diesem Strassenbahn-Oberbausystem, welches nicht allein für Pferdebetrieb, sondern auch für Lokomotiv- und elektrischen Betrieb ausgebildet ist, sind von 1880 an bis Oktober 1886 bereits etwa 420 km verlegt.

Mit den Nebenbahnen, den Sekundär- oder gar Tertiärbahnen hört die Verzweigung der über die Kulturländer sich ausbreitenden Eisenbahnstränge noch nicht auf; es schliessen sich noch die schmalspurigen Grubenbahnen, sowie die halb-, ja ganz beweglichen, d. h. durch Menschen tragbaren Forst- und Wirthschaftsbahnen an. Diese letzten Saugadern des Eisenbahnverkehrs sind sogar unter Umständen als dessen wichtigste Lebensbedingung zu betrachten. Auch ihnen hat Haarmann in richtiger Erkenntniss ihrer mehr und mehr steigenden Bedeutung seine Fürsorge zugewandt. Die Haarmann'schen transportabeln Gleise bestehen aus unsymmetrischen Schienen, deren Steg in schräger Stellung zum Fusse gewalzt ist, um die erforderliche Schienenneigung ohne weitere Vorrichtungen zu erzielen. Indem bei diesen Schienen der Fuss nach der Aussenseite hin weiter vortritt, werden dieselben auch bei stärkerer Beanspruchung gegen Umkanten hinlänglich geschützt. Die Schienen sind auf kleinen Schwellen von dem (natürlich entsprechend verkleinerten) Profil der Haarmann'schen Normal-Staatsbahn-Schwelle durch eigenthümlich geformte Schraubenbolzen befestigt, deren Köpfe den Schienenfuss umfassen. Die Anordnung dieser Bolzen ist eine derartige, dass weder ein Drehen noch auch ein Verschieben der Schienen auf den Schwellen möglich ist; nur die Grubenbahnen, welche aus zusammenklappbaren Jochen bestehen, machen hierin eine Ausnahme. Die Gleise werden aus einzelnen Jochen, die ein Mann zu tragen im Stande ist, zusammengesetzt. Ausser den geraden (Rechteck-) Jochen sind Kurvenjoche konstruirt, welche sowohl zu Rechtskurven wie zu Linkskurven gebraucht werden können. Die Joche tragen bei einem Eigengewichte von 17,5 kg für das laufende Meter eine Achslast von 1 800 kg und sind im allgemeinen etwa 2 m lang. Besondere Trapezjoche dienen zur Herstellung unvollkommener Rechts- und Linkskurven, können aber auch im geraden Strange verlegt werden. Die Jochverbindung ist in dreierlei verschiedener Weise ausgeführt: die einfachste Stossverbindung für solche Gleise, welche keiner starken Beanspruchung ausgesetzt sind, besteht darin, dass die anstossende Schiene von zwei vorstehenden Laschen der bereits liegenden Schiene aufgenommen wird. Für solche Gleise, die in ihrem Zusammenhange eine besondere Festigkeit erfordern, ist die Stossverbindung entweder nach dem Haarmann'schen System mit Schlüssel oder nach dem Boos'schen System mit ausgeschnittenem Steg ausgeführt. Um diese leichten Gleise zu allen vorkommenden forst- oder landwirthschaftlichen Transportverrichtungen benutzen zn können, sind ausser den zu geraden und krummen Strängen zu verwendenden Jochen noch Schlepp- und Kletterweichen sowie Schienenbrücken nebst den dazu gehörigen Rampen, nicht minder auch Drehscheiben bezw. Wendeplatten und eine grosse Anzahl von zur Ausrüstung der transportabeln Bahnanlagen dienenden Geräthen und Transportmitteln konstruirt worden, welche Vorrichtungen und Geräthschaften sämmtlich auf möglichste Vereinfachung des Betriebes berechnet und natürlich meist dem Werke im In- und Auslande patentirt sind.

Der schon dem Zwillingsschienen-Oberbau für Strassenbahnen zu Grunde gelegte Gedanke, dass der Schienenstoss mit seiner sowohl für das Gleise selbst wie auch für das rollende Material verderblichen Wirkung soweit als nur immer möglich beseitigt werden müsse, wurde allmählich von Haarmann, der auf die Verbesserung des Eisenbahngestänges stetig weiter sann, mit besonderem Interesse verfolgt. Die auf diesen wichtigen Punkt gerichteten Bemühungen führten schliesslich zu einer Erfindung von vielleicht, ja (wenn die bisherigen Erfahrungen sich auch fernerweit als beständig erweisen) sehr wahrscheinlich weittragenden Bedeutung: zum Schwellenschienen-Oberbau, durch den in der That die Aufgabe gelöst zu sein scheint, die nachtheiligen Folgen des Schienenstosses für Haupt- wie für Neben- und Strassenbahnen ganz und gar zu beseitigen. Bei keinem der bisherigen Oberbausysteme kann trotz aller Vervollkommnung die Verlaschung so kräftig hergestellt werden, dass nicht beim Uebergange der Fahrzeuge von der einen auf die anschliessende Schiene das Rad dasjenige Schienenende, welches es verlässt, etwas niederdrückt, um dann mit einem starken Schlage auf den Kopf der anschliessenden Schiene hinaufzuhüpfen. Diese gewaltigen Schläge, welche sich bei jedem Rade mit je nach den Lasten und Geschwindigkeiten veränderlicher Heftigkeit wiederholen, üben einen geradezu verwüstenden Einfluss sowohl auf die Schienen als auch auf die Radreifen und mittelbar auf die ganzen Fahrzeuge aus. Die Haarmann'sche Schwellenschiene beseitigt diesen schwerwiegenden Fehler dadurch, dass das Schiene und Schwelle zugleich darstellende Fahrgestänge aus zwei mit verschwindender senkrechter Fuge aneinander stossenden Hälften besteht, welche derartig mit einander vernietet sind, dass die Stösse der einen Hälfte gegen diejenigen der anderen Hälfte um ein gewisses Maass versetzt erscheinen. Auf diese Weise finden die Räder, welche auf beiden Hälften des Schienenkopfes zugleich rollen, beim Befahren des Gleises eine nahezu stetige, an keiner Stelle merklich unterbrochene Unterstützung. Ein Sprung, ein Schlag kann nicht mehr stattfinden, und die Züge rollen ruhig und sanft über das Gleis dahin. Im übrigen entspricht die Konstruktion auf das Vollkommenste dem höchsten Prinzip aller Langschwellensysteme; ihre Vernietung ist derartig angeordnet, dass nach den bisherigen Erprobungen das ganze Gestänge gewissermassen einen fortlaufenden homogenen Träger bildet. — Nachdem das neue System bereits im Jahre 1883 auf einer kürzeren Strecke der Rangirgleise des Osnabrücker Werks versucht worden war, wurde bald darauf eine längere Versuchsstrecke auf der dem Vereine gehörigen Bahnlinie Georgsmarienhütte-Hasbergen eingelegt, und im Jahre 1884 eine noch weiter verbesserte Konstruktion desselben Systems in der Länge von 1 km auf der nämlichen Bahn eingebaut. Die auf den bezeichneten Strecken erzielten Betriebsresultate waren so überaus günstig, dass die dem neuen Oberbau zu Grunde liegenden Voraussetzun-

gen als vollauf bewährt bezeichnet werden können. Bis gegen Ende des vorigen Jahres waren bereits etwa 12 km desselben theils auf Hauptbahnen, theils in leichterer Ausführung auf Nebenbahnen zur Anwendung gelangt. Durch Anbringung einer Schutzschiene wurde das System dann auch dem Bedürfniss der Strassenbahnen angepasst, deren in diesem Jahre 3 km nach dem neuen System ausgeführt wurden. Eine besonders starke Konstruktion für die Verwendung im Pflaster ist für die Gleisanlagen des neuen Berliner Packhofes angenommen worden. Auf der stark befahrenen Strecke Stadthagen-Lindhorst der Hannoverschen Bahn hat der Schwellenschienen-Oberbau seit August 1885 in der Länge von 1 km den Anforderungen eines ungemein starken Hauptbahnbetriebes bis jetzt in der vortrefflichsten Weise genügt und während eines ganzen Jahres weder Reparaturen noch sonst irgend welche Nacharbeiten erfordert.

(Schluss folgt.)

Aus dem Deutschen Reich.

Ministerialerlass, betreffend die Regierungsbauführer und Regierungsbaumeister.

Im Verfolg des Erlasses vom 6. Juli d. J., betreffend die Einführung anderweiter „Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im Baufache“, hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hinsichtlich der zur Zeit bereits vorhandenen Regierungsbauführer und Regierungsbaumeister des Hochbau-, Ingenieurbau- und Maschinenbaufachs folgendes bestimmt:

1. Diejenigen Regierungsbauführer, welche innerhalb der in § 53 a. a. O. bezeichneten Fristen die Baumeisterprüfung abzulegen beabsichtigen, haben ihre Ernennung zum Königlichen Regierungsbauführer unter Vorlegung der früheren Ernennungsurkunde und einer Nachweisung der in ihrem Berufe seit der Bauführerprüfung ausgeübten Thätigkeit bei dem Chef derjenigen der im § 30 a. a. O. bezeichneten Behörden nachzusuchen, in deren Bezirk sie zur Zeit beschäftigt sind bezw. zuletzt beschäftigt gewesen sind. Die Behörde prüft die persönlichen Verhältnisse des Antragstellers, insbesondere auch, ob dessen Angabe, dass er die Baumeisterprüfung innerhalb der im § 53 a. a. O. vorgesehenen Fristen abzulegen beabsichtige, nach Lage seiner gesammten Verhältnisse als zutreffend anzunehmen ist, und verfügt geeigneten Falls dessen Ernennung zum Königlichen Regierungsbauführer und seine Aufnahme in die Liste der bei ihr zugelassenen Königlichen Regierungsbauführer. Mit der Ernennung finden die Bestimmungen des § 37 a. a. O. auch auf diese Bauführer sofort Anwendung. Dieselben sind ausserdem verpflichtet, nunmehr für jede ihnen nicht von ihrer vorgesetzten Behörde angewiesene Beschäftigung um Urlaub nachzusuchen, der event. nur dann ertheilt werden darf, wenn die betreffende Stellung als eine für einen Königlichen Beamten geeignete anzusehen ist. Vom 1. April 1887 an werden nur Königliche Regierungsbauführer zur Baumeisterprüfung zugelassen. Das Gesuch um Zulassung zu derselben ist an den vorgesetzten Präsidenten zu richten. Königliche Regierungsbauführer, welche die in § 53 a. a. O. bestimmten Endtermine zur Ablegung der Baumeisterprüfung ungenutzt verstreichen lassen, oder der vorstehenden Vorschrift über die Nachsuchung von Urlaub zuwider handeln, werden von der Behörde aus der Bauführerliste definitiv gestrichen und verlieren mit der betreffenden Eröffnung zugleich das Recht, sich als Königliche Regierungsbauführer zu bezeichnen. In das alljährlich hierher einzureichende Verzeichniss der bei einer Behörde zugelassenen Königlichen Regierungsbauführer — worüber demnächst weitere Bestimmung ergehen wird — sind von den übrigen getrennt, auch die vor Erlass der Vorschriften u. s. w. vom 6. Juli d. J. ernannten Bauführer, soweit dieselben demnächst zu Königlichen Regierungsbauführern ernannt worden sind, aufzunehmen.

2. Die vor Erlass der Prüfungsvorschriften u. s. w. vom 6. Juli d. J. ernannten Regierungsbaumeister haben, sofern sie den Wunsch hegen, demnächst bei der Besetzung etatsmässiger Stellen im Staatsdienste in Berücksichtigung gezogen zu werden, bis zum 31. Dezember d. J. unter Vorlegung der früheren Ernennungsurkunde bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten ihre Ernennung zum Königlichen Regierungbaumeister und ihre Aufnahme in die Anwärterliste zu erbitten. In dem Gesuche ist unter Angabe der Fachrichtung anzugeben, in welchem Zweige der Verwaltung (Hochbau, Ingenieurbau oder Maschinenbau) der betreffende Anwärter demnächst angestellt zu werden wünscht. Mit der Ernennung zum Königlichen Regierungsbaumeister finden auch auf diese Baumeister die im § 51 a. a. O. über die Beschäftigung und die Dienstverhältnisse der gedachten Beamten getroffenen Bestimmungen Anwendung.

Eisenbahnunfälle auf Preussischen Staatsbahnen.

In neuester Zeit haben sich auf Preussischen Staatsbahnen in rascher Aufeinanderfolge mehrere Eisenbahnunfälle mit zum Theil sehr bedauerlichen Folgen ereignet, nachdem längere Zeit solche nicht zu verzeichnen waren. Der Preussische „Staatsanzeiger“ bringt über dieselben folgende Mittheilung:

Es ist über jeden dieser Unfälle sofort eingehende Untersuchung eingeleitet, und werden die zuständigen Behörden, insonderheit die Gerichte darüber, wen dabei ein strafbares Verschulden trifft, zu entscheiden haben. Soviel bis jetzt zu ermitteln, hat bei keinem der neuerdings vorgekommenen Unfälle eine andere Ursache festgestellt werden können, als der Verstoss eines Einzelnen gegen klare, einfache und bestimmte Vorschriften, welche seit vielen Jahren bestanden haben, und bei denen von einem Missverständniss oder einem Zweifel an ihrer Zweckmässigkeit oder von schwerer Erfüllung derselben nicht die Rede sein kann.

Es versteht sich von selbst, dass die Verwaltung es hierbei nicht bewenden lässt. Dass eine derartige Häufung von Unfällen mit dem Staatsbahnsystem nichts zu thun hat, bedarf für den Kundigen keiner Bemerkung. Es darf daran erinnert werden, dass die auffallende Erscheinung des fast gleichzeitigen Auftretens zahlreicher Unfälle nach längeren günstig verlaufenen Zeitabschnitten schon seit dem Bestehen der Eisenbahnen wiederkehrend beobachtet worden ist, ohne dass es möglich gewesen wäre, einen inneren Zusammenhang oder eine gemeinsame Ursache jener Ereignisse aufzufinden. Dieser Ursache sorgfältig nachzuforschen, bleibt jedoch Aufgabe der Verwaltung, sowohl nach der personellen als der sachlichen Richtung. Es ist deshalb auch das ernste Streben der Staatsbahnverwaltung, durch allgemeine Einführung der bewährtesten Sicherheitsvorrichtungen betriebsgefährliche Irrthümer und Missverständnisse nach Möglichkeit auszuschliessen, und es sind seit einer Reihe von Jahren grosse Summen hierfür aufgewendet worden. Gewisse Thätigkeiten werden aber immer übrig bleiben, deren richtige Ausübung sich nicht auf mechanischem Wege sicherstellen lässt, und bei denen daher nur die sorgfältige Erfüllung der gegebenen Vorschriften und eine strenge Kontrole die Gewähr für die Sicherheit des Betriebes bieten müssen. Die Möglichkeit, dass hierbei verhängnissvolle Uebertretungen oder Unterlassungen vorkommen, wird leider nie ganz auszuschliessen sein. Dass aber die auf Erhöhung der Betriebssicherheit gerichteten Bestrebungen nicht erfolglos gewesen sind, geht aus der Statistik deutlich hervor; denn die Anzahl der Entgleisungen, welche innerhalb des gegenwärtigen Staatsbahnnetzes auf 1 km Bahnlänge entfallen, beträgt nur etwa 50 pCt. derjenigen Entgleisungen, welche vor zehn Jahren auf 1 km Länge der damals unter Staatsverwaltung stehenden Preussischen Eisenbahnen entfielen, und bei den Zusammenstössen von Zügen stellt sich das entsprechende Verhältniss auf etwa 62 pCt. Dabei bleibt noch ausser Betracht, dass durch die erheblich vermehrte Zahl der Züge, der Stationen, Haltestellen, Weichen u. s. w. der Betrieb viel schwieriger und komplizirter geworden ist.

Wenn indessen hierdurch auch ein erheblicher Fortschritt zum Bessern nachgewiesen werden kann, so soll doch damit keineswegs gesagt sein, dass nicht alles aufgeboten werden müsse, um Unfällen überhaupt auf jede irgend thunliche Weise vorzubeugen. Dass es von grösster Wichtigkeit ist, an keinen der im äussern Dienst beschäftigten Beamten Anforderungen zu stellen, welche er nicht stets ordnungsmässig zu erfüllen im Stande ist, und dass auch die Rücksicht auf thunlichste Sparsamkeit hiergegen unbedingt zurücktreten müsse, ist selbstverständlich, und sind in dieser Beziehung bereits bei der Feststellung der zur Zeit auf allen Preussischen Staatsbahnen eingeführten einheitlichen Dienstanweisungen für die Beamten des äussern Dienstes alle diejenigen früher gültigen Bestimmungen ausgeschieden oder eingeschränkt worden, welche nach den gesammelten Erfahrungen nicht unter allen Umständen erfüllbare Anforderungen an die Beamten stellten. Den Eisenbahn-Verwaltungsbehörden ist zur Pflicht gemacht, darauf zu halten, dass dieser Grundsatz auch im einzelnen zur Durchführung gebracht wird. Nicht minder sind aus Anlass der jetzt beklagten Unfälle von der Centralstelle aus nicht nur bestehende Vorschriften eindringlich in Erinnerung gebracht, sondern auch weitere geeignete Anordnungen getroffen, um eine möglichst erhöhte Betriebssicherheit auf den Eisenbahnen Preussens zu gewährleisten.

Zur Verstaatlichung Preussischer Privatbahnen.

Im Anschluss an die Notiz in Nummer 80 S. 849 über die Einberufung von ausserordentlichen Generalversammlungen der Aktionäre derjenigen Bahnen, denen Ankaufsofferten seitens der Regierung zugegangen sind, theilen wir weiter mit, dass die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn ihre Aktionäre auf den 5. November zur Beschlussfassung über das Angebot des Staats wegen Uebernahme der Bahn und im Zusammenhang damit über die Auflösung der Gesellschaft einberuft. Nach § 52 des

Statuts müssen in dieser ausserordentlichen Generalversammlung zwei Drittel des Grundkapitals vertreten sein, um einen gültigen Beschluss zu fassen; jede Aktie gibt in der Generalversammlung eine Stimme.

Auf den gleichen Tag ist die ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Berlin-Dresdener Eisenbahn einberufen. Die Tagesordnung lautet wie folgt: 1. Beschlussfassung über den zwischen der Königlich Preussischen Staatsregierung und der Eisenbahngesellschaft abzuschliessenden Vertrag, betreffend den Uebergang des Berlin-Dresdener Eisenbahnunternehmens auf den Staat. 2. Im Falle der Annahme des Vertrages, Wahl von Kommissarien zur Vollziehung des Vertrages namens der Gesellschaft. 3. Anträge von Aktionären: a) (Angermann). Die Offerte nur unter der Bedingung zu genehmigen, dass den Inhabern der Dividendenscheine für die Stammprioritätsaktien, auch auf die Zeit vor dem 1. April 1886, eine Abfindung für die ihnen garantirten Rechte gewährt werde. b) (Gaedicke). Im Falle der Ablehnung Antrag auf Wahl einer aus drei Aktionären und zwei Mitgliedern des Aufsichtsrathes bestehenden Kommission mit dem Auftrage: 1. den Werth des Unternehmens zu prüfen, 2. auf Grund dieser Ermittelung dem Staate eine anderweite Offerte zu machen, 3. falls die Verhandlungen resultatlos bleiben sollten, beim Staate oder Landtage Schritte zu thun, welche den Aktionären schon jetzt den Genuss des Reingewinnes gewähren, 4. einer später einzuberufenden ausserordentlichen Generalversammlung Bericht zu erstatten.

Die ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn wird auf den 9. nächsten Monats einberufen. Auf der Tagesordnung steht nur die Beschlussfassung über das Angebot der Staatsregierung wegen Ankaufs der Bahn und über die Auflösung der Gesellschaft. Der Bericht der Direktion und des Aufsichtsrathes über den Gegenstand der Verhandlung steht zwei Wochen vor der Versammlung zur Disposition der Aktionäre.

Kündigung und Umtausch von Obligationen verstaatlichter Preussischer Privatbahnen.

Die in No. 80 S. 849/850 aufgestellte Uebersicht der zum Umtausch in $3^1/_2$ pCt. Preussische Konsols aufgeforderten Prioritätsobligationen verstaatlichter Preussischer Privatbahnen vervollständigen und berichtigen wir, wie folgt: Bei Halle-Sorau-Guben sind einzuschalten

4 pCt. Prioritätsobligationen II. Emission 1872 6 064 500 *M.*
4 " " Lit. B 1872 . . . . 6 250 800 "
4 " " Lit. C 1876 . . . . 6 475 700 "

Der Betrag der 4 pCt. Prioritätsobligationen III. Emission Lit. B der Köln-Mindener Bahn ist auf 6 282 000 *M.*, derjenige der 4 pCt. Prioritätsobligationen I. Emission der Rheinischen Bahn auf 8 284 200 *M.* abzuändern, ferner ist der Betrag von 1 724 700 *M.* (4 pCt. Prioritätsobligationen der Thüringischen Bahnen 2. Serie von 1852) zu streichen. Die Gesammtsumme ändert sich dementsprechend auf 189 490 700 *M.* Den Inhabern der umzutauschenden Schuldverschreibungen Lit. C der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn werden dieselben mit den bisherigen Zinsansprüchen noch bis zum 1. Juli 1887 belassen. Die Annahmeerklärung der Umtauschofferten für Thüringische und Halle-Sorau-Gubener Obligationen kann bei den Direktionskassen zu Erfurt, Frankfurt a./M. und Berlin Leipziger Platz 17, Abtheilung für Werthpapiere, sowie bei den Betriebskassen Berlin Askanischer Platz 5, Dessau, Halle, Weissenfels und Cassel B. M. erfolgen.

Der Herr Minister hat übrigens, wie die „Nat.-Ztg." berichtet, in dankenswerther Weise, den mehrfach ausgesprochenen Wünschen Rechnung tragend, angeordnet, dass für Umtausch sämmtlicher 4 pCt. Prioritätsobligationen verstaatlichter Eisenbahnen gegen $3^1/_2$ pCt. Preussische Konsols hier in Berlin eine Stelle beauftragt werden soll, soweit dies nicht bereits früher geschehen ist. Als Umtausch- resp. Anmeldungsstelle ist die Königliche Eisenbahn-Hauptkasse (Leipziger Platz 17) bevollmächtigt worden.

Unfälle im Monat August d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat August d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 4 Entgleisungen auf freier Bahn, 12 Entgleisungen und 12 Zusammenstösse in Stationen und 134 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 144 Personen verunglückt, sowie 27 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 64 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 26 716 652 überhaupt beförderten Reisenden 4 verletzt (und zwar entfallen 2 Verletzungen auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg und je eine Verletzung auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld und auf die Badischen Staatseisenbahnen), von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 23 getödtet und 72 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 1 getödtet, 5 verletzt; von Steuer- u. s. w. Beamten 1 getödtet, 1 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 12 getödtet und 12 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 11 Personen getödtet und 2 verletzt. Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 28 881,15 km Betriebslänge und 761 489 068 geförderten Achskilometern) 124 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (rechtsrheinische) (17), Elberfeld (15) und Breslau (14); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen sind jedoch auf den Badischen Staatseisenbahnen, auf der Main-Neckar-Eisenbahn und auf den Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinische) zu Köln die meisten Verunglückungen vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 648,21 km Betriebslänge und 20 433 217 geförderten Achskilometern) 5 Fälle, und zwar auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahn. C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — bei zusammen 1 573,17 km Betriebslänge und 10 802 544 geförderten Achskilometern) 2 Fälle und zwar je 1 Fall auf die Marienburg-Mlawkaer und Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn.

Braunschweigische Landes-Eisenbahngesellschaft.

Die Neubaustrecke Hoheweg-Wolfenbüttel mit der nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienenden Haltestelle Fümmelse ist am 17. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Halberstadt-Blankenburg: Rothehütte-Tanne, Eröffnungsfeier.

Am 15. Oktober fand die Betriebseröffnung der letzten Theilstrecke der Harzbahn, der Strecke Rothehütte-Tanne, statt, nachdem die offizielle Abnahme derselben am 12. d. Mts. erfolgt war. Der glückliche Abschluss dieses interessanten Bahnbaues wurde durch ein Diner gefeiert, welches seitens der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft im Hotel Fürstenhof in Blankenburg veranstaltet wurde. Den ersten Trinkspruch brachte der Vorsitzende des Verwaltungsraths der Bahn, Rechtsanwalt Hollandt, auf den Kaiser und den Prinz-Regenten von Braunschweig aus, Baron v. Cramm, Herzoglich Braunschweigischer Ministerresident zu Berlin, trank auf das Wohl des Fürsten Bismarck, dessen ruhmreicher Name ja auch mit der Harzbahn verknüpft ist, indem der eine Tunnel „Bismarcktunnel" genannt wurde. Der nächste Trinkspruch galt dem Minister der öffentlichen Arbeiten, Maybach, ausgebracht vom Finanzdirektor Kybitz aus Braunschweig. Diesem folgte ein solcher auf den Braunschweigischen Staatsminister Grafen v. Görtz-Wrisberg seitens des Geheimen Oberregierungs- und Bauraths Bensen aus Berlin. Nächstdem feierte Oberstlieutnant Knappe, Kommandeur des Eisenbahnregiments, in längerer Rede den Erbauer der Bahn, den Braunschweigischen Bahndirektor A. Schneider. Den letzten Toast brachte der eben Gefeierte auf den frühern Kommandeur des Eisenbahnregiments, Oberst Golz, aus, und zwar gedachte der Redner besonders des Umstandes, dass Oberst Golz in der Sitzung des Vereins für Eisenbahnkunde zu Berlin am 9. Oktober 1883 für das System Abt, welches nunmehr bei der Harzbahn zur Anwendung gekommen ist, eintrat und dadurch die bestehenden Zweifel an der Leistungsfähigkeit dieses Systems beseitigt hat.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg.

Die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Thorn zu unterstellende 22,30 km lange Linie Jablonowo-Strasburg i/W., Theilstrecke der im Bau begriffenen Bahnlinie Jablonowo-Soldau, wird am 1. nächsten Monats dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Am gleichen Tage wird die dem Betriebsamte Danzig zu utnerstellende 11,86 km lange Linie Zuckau-Carthaus, Reststrecke der im Bau begriffenen Bahnlinie Praust-Carthaus, eröffnet werden.

Auf beiden Strecken werden gemischte Züge mit Personenbeförderung in II. bis IV. Wagenklasse verkehren.

Die Expedition zollpflichtiger Güter nach dem Berliner Packhof.

Die Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg hat auf Anfrage der ständigen Kommission von Inhabern fortlaufender Konten und Theilungsläger dem Vorsitzenden derselben, wie der „B. B. C." mittheilt, mit Schreiben vom 4. Oktober d. J. eröffnet, dass sämmtliche in Berlin eintreffenden Güter, mögen dieselben auf der Lehrter oder einer andern Bahn Beförderung

gefunden haben, direkt nach dem neuen Packhof übergeführt werden, wenn die Frachtbriefe die Adresse enthalten: „Berlin, Lehrter Bahnhof, Packhof.“ Jeder Empfänger zollpflichtiger Güter kann diese Einrichtung benutzen, sofern er die Abfertigung am Packhofe an der Moltkebrücke wünscht. Nach Eintreffen der Güter werden die Empfänger benachrichtigt und können die Frachtbriefe bei der am Packhofe befindlichen Eisenbahnkasse eingelöst werden.

Eisenbahn Straussfurt-Tennstedt.

Zwischen dem Eisenbahnbauunternehmer Bachstein-Berlin und dem Komitee für vorbezeichnete Linie wurde, wie berichtet wird, vereinbart, dass die Interessenten den erforderlichen Grund und Boden im Werthe von 15 000 *M.* frei hergeben und von den weiter erforderlichen Kapitalien von 600 000 *M.* von dem Unternehmer in Gemeinschaft mit der Darmstädter Bank 300 000 *M.*; die übrigen 300 000 *M.* von den Interessenten in Form eines hypothekarischen Darlehns, das mit 1 pCt. verzinst und 1/4 amortisirt wird, aufgebracht werden. Sobald der Ueberschuss 75 000 *M.* übersteigt, fallen 2/3 den Interessenten zu.

Eisenbahn Wittenberg-Torgau.

Der Kreisausschuss des Kreises Wittenberg beschloss, wie man der „Voss. Ztg.“ schreibt, dem Kreistage folgenden Vorschlag zu machen: „Der Kreis übernimmt dem Staate gegenüber die Verpflichtung, für unentgeltliche Beschaffung des zu dieser Eisenbahnlinie erforderlichen Grund und Bodens zu sorgen, falls die Stadt Schmiedeberg und der Besitzer des Thonwerks Sylan bereit sind, je 30 000 *M.* als Präzipualbeitrag à fonds perdu vorweg zu zahlen; letzteres ist mit Sicherheit anzunehmen.

Weimar-Rastenberger Eisenbahngesellschaft.

Gemäss § 12 des Gesellschaftsstatuts werden die Aktionäre ersucht, die vierte Einzahlung auf ihre gezeichneten Aktien mit 20 pCt. binnen 4 Wochen bei der Kasse der Dresdener Bank in Berlin zu leisten. Die für die bereits stattgehabte 65 pCt. Einzahlung aufgelaufenen Bauzinsen von 4 pCt. werden bei der neuen Einzahlung in Anrechnung gebracht werden.

Dampftrambahn Lichterfelde-Teltow.

Nach den Beschlüssen einer kürzlich in Teltow abgehaltenen Versammlung von Interessenten ist für die geplante Lichterfelde-Teltower Bahn ein Betrieb derselben mittelst der Rowan'schen Dampfwagen in Aussicht genommen. Die Strecke soll auf dem Bahnhof Gross-Lichterfelde beginnen und durch Teltow in der Richtung durchgeführt werden, dass der projektirte Bahnhof dort vor dem Potsdamer Thor liegen wird. Man nimmt an, dass täglich 15—20 Züge hin und zurück gehen werden. Die Fahrzeit soll den Anschlüssen der Hauptbahn (Berlin-Lichterfelde) angepasst werden. Das Projekt wird als gesichert angesehen und das zur Ausführung nothwendige Kapital ist bereits gezeichnet. Einen Theil des letzteren übernimmt Teltow, während der andere Theil von Privaten gezeichnet ist, den Rest will der Unternehmer übernehmen. Der Betrieb der Bahnlinie wird, wie die „Voss. Ztg.“ mittheilt, voraussichtlich spätestens am 15. Mai nächsten Jahres erfolgen.

Geschäftsberichte Deutscher Sekundärbahnen f. d. Jahr 1885/86.

a) Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

Diese 98,35 km lange, normalspurige Sekundärbahn hat im Personenverkehr des verflossenen Geschäftsjahres eine Mindereinnahme zu verzeichnen, da die Frequenz gegen das Vorjahr etwas zurückgegangen ist, auf diesen Umstand und auf die Auflassung der Expeditionsgebühr für die Gepäckabfertigung, welche im Betriebsjahre 1884/85 2 156 *M.* einbrachte, ist die Mindereinnahme zurückzuführen. Der Güterverkehr hat sich bezüglich der Frequenz in erfreulicher Weise fortentwickelt. Dass nicht auch die Einnahmen mit dieser Steigerung gleichen Schritt gehalten haben, erklärt sich aus der Aenderung in der Leitung des Oberschlesischen Kohlenverkehrs und durch die im vergangenen Jahre eingeführte generelle Ermässigung der Wagenladungstarife. Insgesammt wurden vereinnahmt aus dem Personenverkehr 223 901 *M.*, aus dem Güterverkehr 339 696 *M.*, aus Ueberlassung von Betriebsmitteln 14 228 *M.* und aus sonstigen Einnahmen 8 907 *M.*, in Summa 586 732 *M.* oder pro Kilometer Bahnlänge 5 966 *M.* und pro Nutzkilometer 2,21 *M.* Die Ausgaben beliefen sich für Gehalte auf 107 967 *M.*, für persönliche Ausgaben auf 42 854 *M.*, für allgemeine Kosten auf 36 302 *M.*, für Unterhaltung der Bahnanlagen 24 784 *M.*, für Kosten des Bahntransports auf 53 250 *M.*, für Erneuerung auf 2 799 *M.*, für Ergänzungen auf 656 *M.*, für Benutzung fremder Bahnanlagen auf 28 808 *M.* und für Benutzung fremder Betriebsmittel auf 30 390 *M.*, in Summa auf 327 810 *M.* oder pro Bahnkilometer auf 3 333 *M.*, pro Nutzkilometer auf 1,23 *M.* und pro Achskilometer auf 7,30 ₰. Die Einnahmen übersteigen demnach die Ausgaben um 270 717 *M.*, von welcher Summe 40 522 *M.* zur Rücklage in den Erneuerungsfonds und 6 000 *M.* für den Spezial-Reservefonds verrechnet werden, es verbleibt demnach noch ein Ueberschuss von 224 195 *M.*, welcher zur Verzinsung des Darlehns der Betriebsgaranten mit 2 551 *M.*, zur Tilgung bezw. Amortisation desselben mit 547 *M.*, zur Zahlung der Eisenbahnsteuer mit 3 401 *M.*, zur Zahlung der Dividende für die Stamm-Prioritätsaktien mit 135 000 *M.*, zur vertragsmässigen Gewährung an die Betriebsgaranten mit 65 217 *M.*, zur Rücklage in den Reservefonds mit 6 750 *M.* und zum Vortrag auf neue Rechnung mit 10 669 *M.* Verwendung findet.

b) Glasow-Berlinchener Eisenbahn.

Diese 18,01 km lange Sekundärbahn steht im Betrieb der vorgenannten Eisenbahn und hat sich der Personenverkehr auf derselben gegenüber dem Vorjahre gehoben, die Mindereinnahme dieses Verkehrszweiges ist auf die Auslassung der Expeditionsgebühr, welche im Betriebsjahr 1884/85 243 *M.* betrug, zurückzuführen. Auch der Güterverkehr der Bahn zeigt eine stetige Entwickelung, die Einnahmen aus demselben haben aber mit der Frequenzzunahme nicht gleichen Schritt halten können, da die Reduktion der Wagenladungstarife dieselben verminderte. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 18 403 *M.*, aus dem Güterverkehr 34 246 *M.*, für Ueberlassung von Betriebsmitteln 8 940 *M.* und an Diversen 1 709 *M.*, in Summa 63 298 *M.* oder pro Kilometer Bahnlänge 3 515 *M.* und pro Nutzkilometer 1,55 *M.* Die Ausgaben bezifferten sich für Gehalte und andere persönliche Ausgaben auf 15 455 *M.*, für allgemeine Kosten auf 3 837 *M.*, für Unterhaltung der Bahnanlagen auf 3 969 *M.*, für Kosten des Bahntransportes auf 6 356 *M.* und für Diverse auf 602 *M.*, in Summa auf 30 219 *M.* oder pro Bahnkilometer auf 1 678 *M.*, pro Nutzkilometer auf 0,74 *M.* und pro Achskilometer auf 8,27 ₰. Zu der Gesammtsumme der Betriebseinnahmen tritt noch der Vortrag aus dem Vorjahre mit 1 123 *M.* und ein Zuschuss des Betriebsgaranten mit 303 *M.*, so dass sich nach Abzug der Betriebsausgaben ein Ueberschuss von 34 504 *M.* ergibt, von welchem zunächst die Rücklage in den Erneuerungsfonds mit 7 705 *M.* und in den Spezial-Reservefonds mit 1 000 *M.* abzuziehen ist, wonach ein verfügbarer Ueberschuss von 25 799 *M.* verbleibt. Derselbe wird zur Zahlung der Eisenbahnsteuer mit 548 *M.*, zur Zahlung der 4½ pCt. Dividende für die Stamm-Prioritätsaktien mit 21 375 *M.*, zur Rücklage in den Reservefonds mit 1 069 *M.* und zum Vortrag auf neue Rechnung mit 2 807 *M.* verwendet.

Die Mainkanalisation.

Ueber die Bauausführung des am 16. d. Mts. in Anwesenheit von Vertretern der Königlich Preussischen, Königlich Bayerischen und Grossherzoglich Hessischen Regierung feierlich in Frankfurt a/M. eröffneten Mainkanals und der gleichzeitig dem Verkehr übergebenen Hafenanlagen in Frankfurt a/M. ist der von der dortigen Handelskammer zur Erinnerung an diesen für Frankfurt hochwichtigen Akt herausgegebenen Festschrift zu entnehmen:

Nachdem am 7. Mai 1882 der Staatsvertrag über die Mainkanalisirung seitens der betheiligten Regierungen ratifizirt und die Einleitung der Bauten angeordnet worden war, begann am 15. Mai 1883 nach Ueberweisung der ersten Baurate von 800 000 *M.* die eigentliche Bauausführung. Herr Regierungs- und Baurath Cuno zu Wiesbaden wurde mit der Oberleitung beauftragt. Das nach der Idee des Herrn Cuno ausgearbeitete Projekt zur Kanalisirung des Mains bezweckte im wesentlichen, dem Main auf der Strecke zwischen Frankfurt und Mainz mittelst Stauanlagen und Schleusen eine durchgängige Minimalwassertiefe von 2 m zu geben, welche ausreichend erscheint, um den bisher auf dem Rhein verkehrenden grössten Schiffen bis über 1 000 t Tragfähigkeit den Weg bis Frankfurt zu ermöglichen. Es sind jedoch die Kunstbauten, insbesondere die Schleusen, bereits jetzt derart angelegt, dass man diese Wassertiefe bis zu 2,5 m steigern kann. Die Schleusen haben zwischen den Thoren eine Länge von 85 m und eine lichte Weite von 10,50 m. Die Höhe des Aufstaues der Wasserflächen beträgt am Nadelwehr 2,70 und die Höhe des Oberwassers ist gleich + 92,30 über Amsterdamer Pegel.

Das Hafenbassin hat infolge der Stauungen eine Länge von 2 800 m. Das Nordufer des Hafenbeckens ist 1 850 m lang, das Südufer 560 m. Das linke, bei den Hafenanlagen mit in Betracht kommende Flussufer hat eine Länge von 1 060 m und dient zum Löschen der auf die dortigen Lagerplätze zu verbringenden Güter, insbesondere Kohlen, Holz und Erze. Das rechte Ufer ist 1 750 m lang und dient zum Umschlagsverkehr auf Bahn- und Lastfuhrwerk.

Der Sicherheitshafen dehnt sich in einer Länge von 560 m und einer Breite von 75 m aus, kann demnächst 50—60 der grössten Rheinschiffe von 70 m Länge und 10 m Breite bergen. Der Hafendamm soll wesentlich zur Bewältigung des Umschlagsverkehrs mitbenutzt werden.

Im Anschluss an die Hafenbauten wurde mit der Errichtung eines Lagerhauses begonnen, dessen Mittelbau alle Vorrichtungen zum Entladen aus den Schiffen und Eisenbahnwagen, ferner zur Behandlung, zum Transport, Reinigen, Verwiegen, Trocknen von feucht gewordenem Getreide u. s. w. besitzt, während die beiden Flügel zur Aufnahme von Kolonialwaaren, Stückgütern, wie zu Lagerräumen überhaupt bestimmt sind.

Ferner werden von der Stadt Frankfurt entweder zunächst auf dem rechten Mainufer an dem unteren Theile des Hafenbassins oder in ausgedehnterem Massstabe auf dem linken Ufer Petroleumlager errichtet. Eine Werfthalle von 100 m Länge und 26,5 m Breite ist in Ausführung begriffen. Die Anlagen auf dem rechten Flussufer erhalten mittelst der städtischen Hafen- und Verbindungsbahn Anschluss mit dem seiner Vollendung immer näher rückenden Centralbahnhof.

Die Kosten der Kanalisirungsarbeiten belaufen sich beiläufig auf 5 500 000 *M*, diejenigen der Hafenanlagen auf 6 300 000 *M*.

Aus Russland.

Reichskontrole der Eisenbahnen.

Die fast beständigen Defizite der Eisenbahnen, infolge welcher die Russische Regierung, da sie die Garantie übernommen, Zuzahlungen zu leisten hat, bewogen den Minister der Wegekommunikationen, solche Massregeln ausfindig zu machen, welche der Regierung die Möglichkeit gäben, einen beständigen Einfluss auf den Gang der Eisenbahnwirthschaft auszuüben und die wahren Ursachen zu ergründen, durch welche die Betriebsdefizite veranlasst werden. Zu diesem Zweck ist beschlossen worden, Beamten der Reichskontrole und des Ministeriums der Wegekommunikationen an der Thätigkeit und den Verfügungen der Direktionen der Eisenbahngesellschaften beständig theilnehmen zu lassen. Diese Beamten sollen dieselben Verpflichtungen haben, wie die von den Aktionären eingesetzten Direktoren. Ferner will man neue Formen der Buchführung und der Rechnungsablegung für alle im Betriebe befindlichen Eisenbahnen einführen, welche deutlich und klar alle Betriebsausgaben zeigen sollen. Die Aufsicht über die richtige Buchführung nach den neuen Formen wird auf allen Eisenbahnen, welche sowohl durch Garantiezuzahlungen, als auch infolge erhaltener Vorschüsse Schuldner des Reichsschatzes sind, Beamten der Reichskontrole zugewiesen werden. Gleichzeitig wird projektirt, das Recht der Eisenbahngesellschaften, private Anleihen zur Deckung der Defizite, wie zur Ergänzung von Ausfällen in der Bruttoeinnahme abzuschliessen, zu beschränken. Da in den Statuten unserer Eisenbahngesellschaften nur der Fall einer Erweiterung des Unternehmens vermittelst einer Obligationenanleihe vorgesehen ist, werden die Statuten aller Eisenbahnen in dem oben angeführten Sinne ergänzt werden. — Ein hierauf bezüglicher Gesetzentwurf soll demnächst dem Reichsrath vorgelegt werden.

Russisch-Chinesische Eisenbahn.

Die Ankunft der Generalgouverneure von Ostsibirien und vom Amurgebiet in Petersburg steht, wie die „Neue Zeit“ erfährt, im Zusammenhang mit dem projektirten Bau der Russisch-Chinesischen Eisenbahn. Es handelt sich um die Wahl einer der drei Richtungen, welche für die Eisenbahn projektirt sind: 1. von Jekaterinenburg über Omsk, Semipalatinsk, Chami, Sion-Fu, Chankou nach Schangai; 2. Jekaterinenburg-Omsk-Irkutsk-Tschita-Chailor-Dolonnor nach Peking; 3. Jekaterinenburg-Omsk-Irkutsk-Kjachta-Urga-Peking.

Vorlage der Tarife des direkten Verkehrs zur Bestätigung.

Die No. 84 der „Gesetzsammlung“ veröffentlicht folgenden (bereits in No. 80 dieser Zeitung erwähnten) am 11./23. Juli 1886 Allerhöchst bestätigten Beschluss des Ministerkomitees über die Vorlage der Tarife des direkten internationalen Eisenbahnverkehrs zur Bestätigung durch die Regierung: 1. Die vom Ministerium der Wegekommunikation an die Russischen Eisenbahngesellschaften gerichtete Forderung, die Projekte der Tarife des direkten internationalen Verkehrs innerhalb des ministeriell fixirten Termins zur Bestätigung der Regierung vorzulegen, ist für die Russischen Eisenbahngesellschaften als verbindlich anzuerkennen; 2. dem Minister der Wegekommunikationen ist anheimgegeben a) mit der Durchsicht der in § 1 vorstehenden Beschlusses des Ministerkomitees erwähnten Projekte, in Verbindung mit den Bemerkungen, welche seitens der Eisenbahngesellschaften, sowie auch der handel- und industrietreibenden Personen gegen die Anwendbarkeit der einzelnen, auf Verlangen des Wegebauministeriums ausgearbeiteten Tarife erfolgen könnten — den Eisenbahnrath zu beauftragen, wobei der Eisenbahnrath sich bei Durchsicht dieser Tarife die Gutachten des Ministerkomitees zur Richtschnur zu nehmen hat, und b) die gemäss Punkt 1 ausgearbeiteten Tarife des direkten internationalen Verkehrs sind auf die Dauer eines Jahres in Kraft zu setzen, unter der Bedingung, dass in der Folge diese Tarife in Verbindung mit den neu zu Tage tretenden Anständen zeitweilig von neuem vom Eisenbahnrath durchgesehen und für neue Termine bestätigt werden; 3. die Entscheidungen des Eisenbahnraths in allen und jeden Fragen des internationalen Eisenbahnverkehrs sind für die Russischen Eisenbahngesellschaften als verbindlich anzuerkennen.

Riga-Pleskau.

Die Arbeiten an der über die Welikaja bei Pleskau zu erbauende Eisenbahnbrücke haben im August begonnen, nachdem bedeutende Bohrungen im Grunde bis zu 10 Faden Tiefe vorgenommen waren, um die Ueberzeugung zu gewinnen, dass die alten zerklüfteten devonischen Kalksteinschichten in einer Tiefe von 3 Faden schon einen genügend festen Untergrund hatten, um das schwere Mauerwerk der Brückenköpfe mit Sicherheit zu tragen. Die drei Wasserpfeiler werden mit Caissons gegründet, von denen der mittlere bereits in das Wasser herabgelassen ist. Die Arbeiten für die Uferpfeiler waren zum 14./26. September soweit gediehen, dass man an diesem Tage zur Grundsteinlegung der Brücke schritt. Die Arbeiten werden unter Leitung des Chefs der Linie G ö t t e, des Chefs der Pskowschen Bahnbaustrecke S n e g i r e w und des bauausführenden Ingenieurs G r i g o r j e w durch die Unternehmer, den Architekt S s e r e b r j ä k o w und die Vertreter der Petersburger Fabriken Goulin und Favre ausgeführt.

Charakteristik der Russischen Eisenbahntarife.

Der Getreidehandel Kursks, welcher vor ca. 20 Jahren trefflich blühte, liegt, nach den „Russk. Wed.“ gegenwärtig ganz danieder. Unter den verschiedenen Ursachen, welche diese Erscheinungen hervorgerufen haben, wird auch die ungleiche Aufstellung der Tarife durch die Eisenbahngesellschaften bezeichnet; alle in dieser Angelegenheit gemachten Reklamationen blieben bisher erfolglos und es ist gar nicht abzusehen, wann endlich dem Handel der Stadt Kursk durch entsprechende Massregeln aufgeholfen werden wird. Beispielsweise sind für einen Waggon Getreide von Kursk nach Brody an der Oesterreichischen Grenze 116 R. zu zahlen, während die Fracht von der Station Korenaja-Pustyn der Moskau-Kursker Bahn bis Brody, welche Strecke 25 Werst länger ist, nur 101 R. beträgt. Dasselbe Missverhältniss in der Frachtberechnung ergibt sich bei dem Verkehr von der Station Alexandrowka an der Moskau-Kursker Bahn und von Kursk zur Oesterreichischen Grenze. Erstere liegt 100 Werst weiter abseits der Grenze als Kursk, und doch beträgt die Fracht 11 R. weniger pro Waggon als von Kursk aus, woselbst die besagten 116 R. pro Waggon Getreide berechnet werden. Aber nicht allein beim Verkehr nach den Landesgrenzen kommen solche ungleichen Tarifsätze in Anwendung, sondern es existiren auch auf den nach den Häfen führenden Eisenbahnen ähnliche Gütertarife.

Beschränkung des Bahnverkehrs durch die Regierung.

Nach der „neuen Dörptschen Zeitung“ soll vom Eisenbahndepartement des Ministeriums der Wegekommunikationen für die Baltische Bahn und vornehmlich für Dorpat Beschränkung des Bahnverkehrs eingeführt worden sein, wofern es nicht den von der Verwaltung der Baltischen Bahn bereits erhobenen Gegenvorstellungen gelingen sollte, die in Rede stehende Massnahme rückgängig zu machen. Die angeblich zu hohen Betriebskosten der Baltischen Bahn, die jährlich sich wiederholenden Mindereinnahmen und die daraus sich ergebende Nothwendigkeit von Regierungszuschüssen scheinen dem Departement die Anregung zu der projektirten Beschränkung des Bahnverkehrs gegeben zu haben. Diese soll vor allem darin bestehen, dass zwischen Dorpat und Taps nur je e i n Zug pro Tag nach jeder der beiden Richtungen hin verkehren soll, während dem Verkehr zwischen Reval und Baltischport hinfort nur 3 bis 4 Züge in der Woche dienen sollen. Die andern verbleibenden Züge sollen je nach Bedarf gemischte Züge oder Güterzüge mit Personenverkehr sein. — Aus Dorpat schreibt man darüber ganz unglücklich; man sollte aber meinen, das Publikum könne sich noch bei der Verwaltung bedanken, dass sie an den einen Güterzug in beiden Richtungen einen Personenwagen anhängt, wo ein zweiter Personenzug nicht auf seine Kosten kommt.

Verbot der Regierung an die Direktoren und Präsidenten der Eisenbahnverwaltungen, in anderen Aktiengesellschaften zu dienen.

In Regierungskreisen werden gegenwärtig neue Normen ausgearbeitet, denen zufolge es nicht mehr gestattet werden soll, dass dieselben Personen gleichzeitig an der Spitze von Aktiengesellschaften und Eisenbahngesellschaften stehen. Gegenwärtig stehen nämlich sehr oft Personen gleichzeitig bei Bankinstituten und Eisenbahngesellschaften als Direktoren und Präsidenten, wofür sie von jedem dieser Institute besonderes Gehalt empfangen. Aus den Protokollen der General-

versammlungen der Eisenbahngesellschaften haben die Minister der Wegekommunikationen und der Finanzen ersehen, dass dieselben Personen als Direktionsglieder, Direktoren und Präsidenten in Instituten fungiren, welche mit einander in Konkurrenz stehen. Da durch solch einen zwiefachen Dienst nicht selten die Interessen der resp. Gesellschaften leiden, soll auf gesetzgeberischem Wege allgemein bestimmt werden, dass Personen, die eine Stellung in Aktiengesellschaften bekleiden, in anderen gleichartigen Instituten keine Stellung einnehmen dürfen. — Es werden viele neue und gute Gesetze gemacht, aber leider nicht befolgt! Vor einigen Jahren kam ein ähnliches Gesetz heraus: Keiner der höheren Beamten in den Ministerien könne in irgend einer Aktiengesellschaft für Gehalt dienen, weil er seinen Einfluss im Ministerium zu Gunsten der Gesellschaft ausnutzen könne! Und wie viele solcher Beamten gibt es noch heutzutage?

Besteuerung der Eisenbahngesellschaften.

Es ist gegenwärtig an massgebender Stelle die vielfach erörterte Frage über eine Besteuerung der Eisenbahngesellschaften (siehe No. 39 S. 465 d. Ztg.) dahin entschieden worden, dass letztere nebst ihren Beamten vom 1. Januar 1886 ab zur Zahlung der Handels- und Gewerbesteuer auf denselben Grundlagen herangezogen werden sollen, wie alle übrigen Handels- und Industrieunternehmungen und demgemäss die dreiprozentige Ergänzungssteuer vom 1. Januar 1885 zu zahlen haben werden. Und zwar soll die Steuer von der den garantirten Aktien zu ertheilenden Superdividende erhoben werden, bei nicht garantirten Bahnen von der vollen Summe der Dividende; auf diejenigen Bahnen aber, deren Kapitalien und Einnahmen statutenmässig keiner Besteuerung unterliegen, soll sich diese Verfügung nicht erstrecken. Von der Handels- und Gewerbesteuer bleiben nur die Zarskoje-Sseloer und die Nicolaibahn befreit. Die Ergänzungssteuer werden die Dünaburg-Witebsker, Orel-Witebsker, Kursk-Kiewer, Lodzer, Warschau-Wiener, Warschau-Terespoler, die grosse Eisenbahngesellschaft und die Tambow-Koslower Bahn nicht zu zahlen haben. Die Gründe, aus denen die Zarskoje-Sseloer und die Nicolaibahn von dieser Steuer befreit sind, sind oben angegeben, aber weshalb die andern 8 Bahnen die dreiprozentige Ergänzungssteuer nicht zu bezahlen haben, ist aus dieser Korrespondenz nicht zu ersehen.

Getreidetransporte.

Im September fangen die guten Ernten dieses Jahres endlich an den Bahnen grössere Beschäftigung zu geben. Aus Sewastopol schreibt man am 12./24. September der „Nowosti“: Ein noch nicht dagewesenes Leben herrscht in letzter Zeit in unserem Hafen. Dank der allerorts guten Ernte langen hunderte von Waggons, mit Getreide beladen, hier an. Dieselben kommen und gehen ohne Aufenthalt. Die armen Leute, welche lange Zeit ohne Verdienst gewesen waren, finden jetzt Arbeit in Ueberfluss und den Arbeitern, welche mit Ausladen aus den Waggons und dem Beladen der Schiffe beschäftigt sind, werden hier jetzt ausserordentlich hohe Preise gezahlt. Noch vor einer Woche zahlte man für das Entladen eines Waggons von 600 Pud Tragkraft nicht mehr als 1 R. oder höchstens 1 R. 25 Kop., während jetzt 4 bis 5 R. gezahlt werden müssen. Dabei reichen die Arbeitskräfte nicht einmal aus, so dass hiesige Waarenbesitzer und die Vertreter verschiedener Handelsfirmen genöthigt sind, sich an die Militärbehörden mit dem Gesuche zu wenden, dass man den Soldaten gestatte, das Verladen zu übernehmen. Gegenwärtig machen sich die Arbeiter die schwierige Lage der Kaufleute zu Nutzen und striken, wogegen freilich von der örtlichen städtischen Administration entsprechende Massregeln ergriffen worden sind. Die Handelsfirmen müssen nicht nur für das Ausladen so hohe Preise zahlen, sondern haben auch noch der Eisenbahn nach dem Russischen Eisenbahnstatut bedeutende Strafen zu entrichten, wenn die Waggons länger als 12 Stunden unentladen stehen bleiben. Dabei langen aber Wagen auf Wagen an in einer hier unerhörten Zahl; ausser den nach dem normalen Fahrplan zu erwartenden 10 Zügen treffen auch Extragüterzüge ein, so dass die Station Sewastopol mit rollendem Inventar vollkommen überladen ist. Es haben sich infolge dessen hier so viele Waggons angesammelt, dass jetzt auf der Station allein fast ein Drittel aller Wagen, über welche die ganze Linie Losowo-Sewastopol verfügt (über 500), sich vorfindet. Die Ueberfüllung der Station rührt daher, dass die Aufräumung der Waggons nicht rechtzeitig geregelt wurde, theilweise auch, weil es an einer genügenden Zahl von Lokomotiven fehlt. In der schweren Stunde aber sind die Beamten, deren Aufgabe es ist, für die Waarenbeförderung zu sorgen und eine Krisis rechtzeitig abzuwenden, verschwunden. Der Stationschef ist erkrankt, der örtliche Abtheilungschef, der für die Ordnung und Regelmässigkeit der Züge zu sorgen hat, ist ebenfalls erkrankt und die Station ist Angestellten der Bahnverwaltung zur Verfügung gestellt, welche keine Idee vom Dienste haben und nur die Sache verwickeln und hemmen. Die höhere Administration erwies sich diesen Verhältnissen gegenüber als vollkommen machtlos und konnte weder durch ihr Beispiel, noch durch ihren Rath, noch durch Anweisungen helfen. Zur Herstelluug der Ordnung konnte der Betriebschef, Obolensky, nur über den Chef der nördlichen Linien, welcher früher dort Stationschef war, verfügen. Der Betriebsdirektor selbst ruht zu einer Zeit, wo ein Zug den andern jagt, irgendwo am Südufer der Krim in seiner Villa aus.

Da während dieses Wirrwars viele Unordnungen bei der Vertheilung der leeren Wagen zur Beladung vorkamen, sind schon eine Menge Klagen seitens der hiesigen Handeltreibenden darüber eingelaufen, dass die Lokalverwaltung diesen oder jenen Versender ungerechter Weise und gegen die gesetzmässige Ordnung bevorzuge. — Man schlägt das auf der Losowo-Sewastopoler Bahn angefahrene Getreide, welches zur See weiter befördert werden soll, auf ca. 7 Millionen Pud an; zur Beförderung dieses Quantums sind 190 Dampfer gemiethet worden. Man erwartet in kurzem auch grosse Sendungen per Bahn von Krimschen Salz, das ebenfalls zu Wasser nach den Nordhäfen geschickt werden soll und man befürchtet, dass der geringe Bestand des Rollmaterials und seine geringe Brauchbarkeit, welche eine Folge der unglücklichen Sparsamkeit der gegenwärtigen Administratoren ist, sich arg bemerkbar machen werden. Schon jetzt, zu Beginn eines verstärkten Versandes, macht sich dieser Mangel fühlbar.

Kartenwerke.

Eisenbahnkarte der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie. Zusammengestellt und gezeichnet von Josef Beer. Mit vollständigem Stationsverzeichniss. Zweite Auflage. 1886/87. Massstab: 1 : 1 228 000. A. Hartleben's Verlag in Wien, Pest und Leipzig.

Diese übersichtliche und zuverlässliche Eisenbahnkarte der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie enthält sämmtliche in Betrieb befindlichen, im Bau begriffenen und projektirten Bahnlinien sammt allen Stationen und Haltestellen, sowohl innerhalb der Monarchie, als auch auf der Balkanhalbinsel bis nach Konstantinopel. Die einzelnen Bahnverwaltungen sind in verschiedenen Farben deutlich ersichtlich gemacht, die Grenzen gekennzeichnet, während die Fläche des Auslandes zur Unterscheidung in Chamois-Tondruck gehalten ist. Situationspläne der Hauptstädte Wien, Budapest und Prag ergänzen diese Karte, welche Spediteuren, Kaufleuten, Bahnämtern, Behörden etc. bestens empfohlen werden kann. Das dazu gehörige Stationsverzeichniss bildet eine werthvolle Ergänzung der schönen Karte. Der Preis ist ein verhältnissmässig billiger. Ausgabe I. Zwei Blatt in Mappe 3 fl. = 5 M. 40 Pf. Ausgabe II. Auf Leinwand gespannt in Karton 5 fl. 50 kr. = 10 M.

Miszellen.

Die Laufbahn eines hohen Englischen Eisenbahnbeamten.

Wie sich solche gestaltet, kann man entnehmen aus einer Skizze des Lebens des im Juli d. J. verstorbenen Mr. J. P. Knight, oberstem Direktor (general Manager) der London, Brighton & South Coast Eisenbahn. Derselbe begann seine Eisenbahnlaufbahn 1842, im Alter von 14 Jahren, als jüngster Gehilfe bei der Eilgutabfertigung der North Midland in Derby, später gehörig zur Midland Eisenbahn. 3 Jahre später nahm der damalige Direktor der Midland, welcher zum Direktor der Brighton Eisenbahn ernannt war, Mr. Knight mit sich. Im Jahre 1853, im Alter von 25 Jahren, wurde er erster Gehilfe des Superintendent der Southeastern und 3 Jahre darauf zum auswärtigen Superintendent (out-door Superintendent) jener Bahn ernannt, in welcher Eigenschaft er die noch jetzt bestehenden Abschlusssysteme der Cannonstreet und Charing-Cross Stationen einrichtete; 1869 avancirte er zum Verkehrsdirektor der Brighton und sehr bald nachher zum Generaldirektor, in welcher Stellung er 17 Jahre und bis zu seinem Tode verblieb.

Schweiz: Simplonbahn.

Wie der „Mon. d. int. nat.“ schreibt, hat die internationale technische Prüfungskommission der verschiedenen Simplon-Durchstichsprojekte beschlossen, eine Konferenz der interessirten Regierungen vorzuschlagen, alle Schmalspurprojekte (Projekt Agudio) aber fallen zu lassen, da dieselben unmöglich dem Bedürfniss entsprechen könnten. Sie hat sich im Gegentheile für den doppelgleisigen Haupttunnel mit 15 km Länge und einem Erforderniss von 60 Millionen Franken ausgesprochen.

Frankreich: Pariser Gürtelbahn.

Das „Journal officiel" veröffentlicht das Gesetz, enthaltend die Genehmigung zu dem Abkommen vom 8. Mai 1886 zwischen den Eigenthümern der Pariser Gürtelbahn und dem Arbeitenministerium, betreffend die Arbeiten zur Vermeidung der Ueberfahrt der Gürtelbahngleise im Niveau. Dabei wird auch die Erklärung der Theilnahme der Stadtgemeinde Paris an den Kosten zur Kenntniss genommen.

Dank der Beamten an Vanderbilt.

Die Beamten der verschiedenen, dem Newyork Centralsystem angehörigen Eisenbahnen kamen nach der „Railroad Gaz." am Abend des 14. September in Mr. Vanderbilt's Komtoir, auf der grossen Centralstation, zusammen, und überreichten ihm durch ein Komitee eine Anzahl stark unterzeichneter Adressen, worin ihm Dank gesagt wird für das Interesse, welches er für ihre Wohlfahrt gezeigt habe. Dies bezieht sich auf das in unserer Zeitung No. 66 dieses Jahres erwähnte Haus für Beamte, welches Vanderbilt jetzt in Newyork an der Ecke der 45. Strasse und der Madison Allee erbauen lässt und welches den Namen „Rairoad Men's Building" erhalten soll. Zu den Kosten dieser Adressen wurde allgemein beigesteuert vom Präsidenten bis zum untersten Beamten und die Beiträge wurden auf 10 Cts. für jeden beschränkt.

Amerikanisches Projekt betreffend Bau der Persischen Eisenbahnen.

Der Amerikanische Spekulant Winston, welcher während seiner Dienstleistung als Ministerresident der Vereinigten Staaten in Teheran vom Schah die Konzession erhalten hat zum Bau eines Netzes von Eisenbahnen in Persien, hat dieselbe, wie „Engineering" mittheilt, nach St. Petersburg überbracht und dort mit der Aussicht auf unmittelbare Unterstützung durch die Russische Regierung ausgeboten. Die Englische Diplomatie in Teheran soll hierüber, wie man sagt, sehr erregt sein und durch ihren Einfluss beim Schah dahin zu wirken suchen, die Flügel dieser Konzession tüchtig zu beschneiden, falls Mr. Winston seine Absicht, sie gegen Gewährung einer Kapitalbeihilfe nach Russland zu übertragen, ausführen sollte. England hat sich in letzterer Zeit in eine gute Anzahl Russischer Unternehmungen gefügt, aber es möchte sehr zweifelhaft sein, ob es die Ausdehnung des Russischen Eisenbahnsystems vom Kaukasus nach dem Persischen Meerbusen mit Gleichgültigkeit ansehen werde.

Dies ist es nämlich, was der Amerikaner zu thun vorschlägt und da er, nach den Bestimmungen seiner auf 99 Jahre gegebenen Konzession, gleichzeitig Schenkungen von Landstreifen zu beiden Seiten der Bahn in der reichsten Persischen Provinz — an den Ufern des Kaspischen Meeres — erhalten soll, so würde die Anfangsstrecke von dort bis Teheran sich schon gewiss gut rentiren.

Dann ist auch vorgeschlagen, eine Linie südlich nach dem Persischen Meerbusen zu führen, auf welchem Russland längst eine Flottenstation einzurichten beabsichtigt hat und eine andere Linie nach Meshed, von wo aus eine kurze Strecke genügen würde, um die vom Kaspischen See nach Merw führende Russische Bahn zu erreichen.

Diese beiden Linien würden Persien vollständig erschliessen und gleichzeitig das Schicksal dieses Landes mit dem Russlands aufs engste verknüpfen; letzteres würde in der Lage sein, vom Kaspischen Meerbusen aus beide Bahnen zu beherrschen. Mr. Winston schlägt vor, dass Russische Ingenieure den Bau der Bahnen mit Russischen Arbeitskräften ausführen und dass die erforderlichen Materialien und Betriebsmittel aus den Eisenbahnwerkstätten in St. Petersburg, Kolomea, Briansk und dem Uralgebirge geliefert werden sollen.

Elektrische Beleuchtung von Schifffahrtskanälen.

Die Regierung von Canada hat beschlossen, den Kanal von Lachine mittelst Edison'scher Glühlichtlampen zu beleuchten. Dieser Versuch soll, wenn er gute Ergebnisse liefert, auf die übrigen Kanäle des Landes ausgedehnt werden.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Die Einführung der im Ausschreiben vom 15. September l. J. (Beiblatt zu No. 75 der Vereinszeitung) angekündigten neuen Tarife für den **Süddeutschen Verbands-Güterverkehr mit Oesterreich-Ungarn** wird nicht am 1. November, sondern am 1. Dezember d. J. erfolgen.

In denselben werden neue Frachtsätze in den Klassen- und Ausnahmetarifen für alle Verbandsstationen des K. Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M., der Main-Neckarbahn und der Hessischen Ludwigsbahn (Tarifhefte No. 4, 5, 11 u. 12), ferner für verschiedene Stationen der Badischen Staatsbahnen, der Bayerisch-Pfälzischen Eisenbahnen und der Rhein-Nahe-Bahn (Tarifhefte No. 2, 3, 6, 9, 10 u. 13) aufgenommen, welche zum Theil niedriger, vielfach auch höher als die zur Zeit bestehenden Frachtsätze sind.

München, den 14. Oktober 1886. (2168)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen,
Verkehrsabtheilung.

Süddeutscher Verband. Die in unserer Bekanntmachung vom 14. v. Mts. mitgetheilte Einführung neuer Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Frankfurt a/M. (Bahnhöfe der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M., Hessischen Ludwigsbahn und Main-Neckarbahn), Gustavsburg, Kastel, Mainz, Ludwigshafen, Mannheim (B. B. und H. L. B.) und Mannheim Neckarvorstadt, einerseits und Oesterreich-Ungarn (exkl. Böhmen) erfolgt nicht am 1. November, sondern am 1. Dezember cr. Gleichzeitig werden auch für den Verkehr unserer übrigen in die Süddeutschen Tarifhefte 5 und 7 einbezogenen Stationen mit Oesterreich-Ungarn im bisherigen Umfange neue Frachtsätze zur Einführung gelangen, welche sowohl Ermässigungen wie Erhöhungen der bisherigen Sätze enthalten werden.

Die Tarifbüreaux der betheiligten Deutschen Bahnen ertheilen auf Verlangen Auskunft. (2169)

Frankfurt a/M., den 13. Oktober 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Im **Süddeutschen Verbands-Gütertarife** mit Oesterreich-Ungarn Theil II Tarifheft No. 7 ist im Nachtrage I vom 1. Oktober 1886 auf Seite 99 bei Oedenburg (Sopron)-Colmar in der Wagenladungsklasse C 2 der Kürzungsbetrag von 17 auf 1 Markpfennig zu berichtigen.

München, den 14. Oktober 1886. (2170)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen,
Verkehrsabtheilung.

2. Eröffnungen.

Am 1. November d. J. wird von der im Bau begriffenen Eisenbahnstrecke Jablonowo-Soldau die 23,30 km lange, dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Thorn zu unterstellende Theilstrecke **Jablonowo-Strasburg W/Pr.** dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Auf derselben werden gemischte Züge mit Personenbeförderung in II. bis IV. Wagenklasse verkehren und zwar nach dem am 1. Oktober d. J. in Kraft getretenen, auf allen Stationen aushängenden Winterfahrplan.

Die Personen- und Gütertarife sind bei allen Stationen verkäuflich.

Bromberg, den 17. Oktober 1886. (2171)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. November d. J. wird von der im Bau begriffenen Eisenbahnstrecke Praust-Carthaus die 11,86 km lange, dem Königl. Eisenbahn-Betriebsamte Danzig zu unterstellende Reststrecke **Zuckau-Carthaus** dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Auf derselben werden gemischte Züge mit Personenbeförderung in II. bis IV. Wagenklasse verkehren und zwar nach dem am 1. Oktober d. J. in Kraft getretenen, auf allen Stationen aushängenden Wintertahrplan.

Die Personen- und Gütertarife sind bei allen Stationen verkäuflich.

Bromberg, den 17. Oktober 1886. (2172)
Königliche Eisenbahndirektion.

Braunschweigische Landeseisenbahn. Am Sonntag, den 17. Oktober, wird die Neubaustrecke Hoheweg-Wolfenbüttel dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Station Wolfenbüttel ist für den gesammten Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, die an der neuen Strecke gelegene Haltestelle Fümmelse nur für den Personen- und Gepäckverkehr bestimmt. (2173)

Braunschweig, den 14. Oktober 1886.
Die Direktion.

3. Güterverkehr.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Die sämmtlichen in den nachgenannten Tarifen und in den zu denselben erschienenen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Athus, Athus Hauts-fourneaux und Athus frontière der Belgischen Staatsbahn treten am 1. Dezember d. Js. ausser Kraft:

1. Rheinisch - Köln - Minden - Belgischer Verkehr, Heft II. Verkehr zwischen der Belgischen Staatsbahn und anderen Belgischen Bahnen einerseits und den Direktionsbezirken Köln (rechtsrheinisch und linksrheinisch) und Hannover sowie der Aachen-Jülicher Bahn andererseits vom 15. September 1880;
2. Spezialtarif für Steinkohlen etc. zwischen Stationen des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) einer-, der Belgischen Staatsbahn sowie anderen Belgischen Bahnen andererseits vom 15. Februar 1877 bezw. zwischen Stationen der Aachen-Jülicher Eisenbahn einer-, der Belgischen Staatsbahn und anderen Belgischen Bahnen andererseits vom 1. April 1878;
3. Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Verkehr. Ausnahmetarif für Kohlen etc. zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahn und anderen Belgischen Bahnen andererseits vom 1. August 1881;
4. Bergisch - Märkisch - Belgischer Verkehr, Theil I. Verkehr zwischen Stationen der früheren Bergisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahn und anderer Belgischen Bahnen andererseits vom 10. Januar 1880.

Ferner kommen zu dem gleichen Termine die im Spezialtarife für Kohlen etc. zwischen Stationen der früheren Bergisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahn und anderer Belgischen Bahnen andererseits vom 20. Februar 1877 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze zwischen den Stationen Homberg, Herzogenrath und Kohlscheid einerseits und Athus Hauts-fourneaux sowie Athus loco andererseits und ferner die in diesem Tarife und den dazu erschienenen Nachträgen für den Verkehr mit Athus-frontière vorgesehenen sämmtlichen Frachtsätze zur Aufhebung. Die Frachtsätze für den Verkehr mit Athus Hauts-fourneaux und Athus loco von den übrigen Stationen der früheren Bergisch-Märkischen Eisenbahn sind bereits mit Ablauf des 17. Dezember 1883 ausser Kraft getreten.

Vom 1. Dezember d. J. ab kommen für Athus und Athus Hauts-fourneaux die im Verkehre mit der Prinz-Heinrich-Bahn — Tarife (und bezw. Nachträge) vom 1. März 1882, 1. Juni 1883 und 1. Mai 1884 — bestehenden theils höheren, theils niedrigeren Frachtsätze und an Stelle von Athus frontière die im letztgenannten Verkehre eingeführten, theils höheren, theils niedrigeren Frachten für Rodingen Französische Grenze zur Anwendung. Im Kohlen- und Kokesverkehre tritt indessen eine Frachterhöhung nicht ein.

Köln, den 13. Oktober 1886. (2174)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
zugleich
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Vom 15. d. M. an tritt im Oberhessisch-Bayerischen Verkehr eine Transporterleichterung für gebrauchte leere Bierfässer, wenn dieselben in Bierspezialwagen verladen werden, in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche diesseitigen Güterexpeditionen.

Giessen, den 14. Oktober 1886. (2175)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Gr. Bad. Staatseisenbahnen. Im Güterverkehr zwischen Mannheim und Ulm (Württemberg. Bahn) finden die für den Verkehr Mannheim - Neuulm (Bayerische Bahn) bestehenden Frachtsätze Anwendung, soweit dieselben niedriger sind, als die betreffenden Taxen des Badisch-Württembergischen Gütertarifs.

Karlsruhe, den 14. Oktober 1886. (2176)
Generaldirektion.

Die Deutschen Schnittfrachtsätze auf den Seiten 506 und 507 des Theils II des **Verbands-Gütertarifs** vom 1. Dezember v. J. für direkt zu expedirende Rohspiritus- und Spritsendungen von den Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion zu **Breslau** nach Stationen der **Französischen Ostbahn** treten mit Ablauf dieses Jahres ausser Kraft.

Strassburg, den 10. Oktober 1886. (2177)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Triest-Fiume-Sächsischer Verband. Für Glasperlen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief von Triest nach Chemnitz wird mit vorläufiger Gültigkeit bis Ende Dezember 1887 ein Frachtsatz von 4,09 *M.* pro 100 kg angewendet, wenn die Sendungen mit direkten Frachtbriefen ohne Routenvorschrift zur Beförderung kommen.

Dresden, am 14. Oktober 1886. (2178)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Deutsch - Dänischer Eisenbahnverband. Mit sofortiger Gültigkeit treten für den Verkehr mit den Stationen Hurup, Bedsted, Hördum, Suedsted und Sjörring der Dänischen Staatsbahn direkte Frachtsätze in Kraft.

Altona, den 14. Oktober 1886. (2179)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. k. M. an findet im **Norddeutsch-Bayerischen Seehafenverkehr** ein Ausnahmetarif für den Donau-Umschlagsverkehr zwischen Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Harburg (Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover), Hamburg H. (Station der Königlichen Eisenbahndirektion Altona), Brake, Nordenhamm (Stationen der Grossherzoglichen Eisenbahndirektion Oldenburg), Stettin Central-Güter- und Danzig-Bahnhof (Station der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin) einerseits und Deggendorf, Passau, Regensburg (Stationen der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen zu München) andererseits Anwendung, durch welchen die bezüglichen Seehafen-Ausnahmetarife vom 15. Dezember 1882 und 1. September 1885 zur Aufhebung kommen. Insoweit die bisherigen Ausnahmetarifsätze für Wolle aller Art und Wollabfälle im Verkehr zwischen Stettin und Passau, resp. Regensburg billiger sind, als die Taxen der ordentlichen Tarifklassen des Ostpreussisch-Bayerischen Gütertarifs, werden bei vorkommenden Transporten die ersteren Sätze noch bis zum 15. Dezember d. J. der Frachtberechnung zu Grunde gelegt.

Der fragliche neue Tarif ist bei den Güterexpeditionen der genannten Stationen einzusehen oder durch diese käuflich zu beziehen.

Hannover, den 11. Oktober 1886. (2180)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Am 1. November cr. tritt zu dem vom 1. September 1885 ab gültigen **Ausnahmetarife für Oberschlesische Steinkohlen und Kokessendungen** nach Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Bromberg, der Marienburg - Mlawkaer und Ostpreussischen Südbahn ein Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält direkte Frachtsätze von den Kohlentarifstationen Maxgrube und Richterschächte der Laurahüttengrube, ferner direkte Frachtsätze nach den neu eröffneten Stationen Carthaus, Jamielnik, Konojadt, Naymowo, Seeresen, Strassburg i/W. und Wrotzlawken des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg sowie Tarifberichtigungen.

Druckexemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 15. Oktober 1886. (2181)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen

Priv. Oesterr.-Ung. Staats-Eisenbahngesellschaft. Zum Theil I, Tarifbestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Oesterr. - Ung. Eisenbahnen, d. d. 1. Sept. 1883, ist ein Nachtrag VIII gültig ab 1. Dezember l. J. erschienen, welcher Aenderungen der allgemeinen Bestimmungen und der Waarenklassifikation enthält.

Exemplare können bei den Oesterr.-Ung. Eisenbahnverwaltungen und namentlich auch bei der Oest. - Ung. Staats-Eisenb. - Gesellschaft in Wien I, Pestalozzigasse 8 bezogen werden. (2182 RM.)

Oesterr. Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Die in den Ausnahmetarifen No. 23 (Seite 27) der Nachträge IV zu den Tarifen Oesterreich - Laube und Dresden-Elbkai vom 1. April 1885, sowie im Ausnahmetarife No. 14 (Seite 20) des Nachtrages V zum Tarife Oesterreich-Aussig-Landungsplatz Heft B vom 15. Mai 1885 für Prag Oe. N. W. B. und Oe. U. St. E. G. enthaltenen Refaktiesätze für Baumwolle rohe und Baumwollabfälle finden unter Einhaltung der gleichen Bedingungen auch Anwendung für den Verkehr mit Lieben Oe. N. W. B. u. Oe. U. St. E. G. (2183)

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 82 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 20. Oktober 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

3. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Für den Verkehr zwischen Lübeck und St. Ilgen im **Westdeutschen Verbande** ist mit sofortiger Gültigkeit ein direkter Frachtsatz von 2,12 *M.* pro 100 kg für Holz des Spezialtarifs II eingeführt.

Hannover, den 15. Oktober 1886. (2184)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Personen- und Güterverkehr.

Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag 1 zu unserm **Lokal-Personentarif** und der Nachtrag 2 zu unserm **Lokal-Gütertarif** in Kraft.

Die Nachträge enthalten neben einigen Aenderungen und Ergänzungen Tarifsätze für die Stationen der Neubaustrecke Hoheweg-Wolfenbüttel. (2185)
Die Direktion der Braunschweigischen Landes-Eisenbahngesellschaft.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Dezember d. J. an findet eine direkte **Beförderung von Kindern zu ermässigten Preisen** im Verkehre zwischen Stationen der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen — Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinisch), Elberfeld und Frankfurt a/M. —, der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn, der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, der K. K. Oesterreichischen Staatseisenbahnen und der K. K. priv. Buschtêhrader Eisenbahn einerseits und der Station London der London-Chatham und Dover Eisenbahn andererseits über Vlissingen nicht mehr statt.

Die Beförderung erfolgt vielmehr von dem genannten Tage an von Bahn zu Bahn nach den bezüglichen Vorschriften der betreffenden Verwaltungen.

Köln, den 19. Oktober 1886. (2186)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische), zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Submissionen.

Königl. Eisenbahndirektion (rechtsrh.). Oeffentliche Ausschreibung. Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen, im Deutschen Reichsanzeiger vom 30. Juli 1885 No. 176 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sowie der für den diesseitigen Bezirk gültigen, durch die Kölnische Zeitung vom 12. Januar d. J. No. 12 veröffentlichten „allgemeinen Vertragsbedingungen" soll die Anfertigung und Lieferung von:

6 Stück Personenzug-Lokomotiven,
6 „ Güterzug-Lokomotiven mit Schlepptendern und
4 „ dreiachsigen Tenderlokomotiven nebst Reservetheilen

vergeben werden.

Bedingungen und Zeichnungen können zu 5 *M.* von unserem maschinentechnischen Büreau bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Verding von Lokomotiven" versehen, portofrei zu dem auf den 25. d. Mts., Vormittags 10 Uhr anberaumten Verdingstermin an das vorgenannte Büreau einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Köln, den 12. Oktober 1886. (2187)

Verding von
15 Stück Normal-Personenzug-Lokomotiven mit Tender für Vollbahnen nebst Reservetheilen,
10 Stück Normal-Güterzug-Lokomotiven mit Tender für Vollbahnen nebst Reservetheilen,

in zwei Loosen.

Angebote sind bis zum Verdingungstermine, Freitag, den 29. Oktober 1886, Vormittags 11 Uhr versiegelt mit der Aufschrift „Verding von Lokomotiven" portofrei an unser maschinentechnisches Büreau hier W. Königgrätzer Strasse No. 132 einzusenden.

Zuschlagfrist 4 Wochen

Bedingungen und Zeichnungen können in dem genannten Büreau während der Geschäftsstunden eingesehen oder von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 6 *M.* bezogen werden.

Berlin, den 12. Oktober 1886. (2188)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von:
2 Personenzug - Lokomotiven mit Tendern (1 Loos),
8 Güterzug - Lokomotiven mit Tendern (1 Loos),
5 Personenzug - Tenderlokomotiven (1 Loos),
6 Personenwagen I/II. Klasse (1 Loos),
7 „ III. „ (1 „),
5 Gepäckwagen (1 Loos),
35 bedeckten Güterwagen (1 Loos),
100 Trichterwagen (2 Loose),
30 Plattformwagen (1 Loos),
426 kompleten Radsätzen (3 Loose),
852 Tragfedern }
1 015 Spiralfedern } (1 Loos)

soll unter Zugrundelegung der Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 vergeben werden.

Die Ausschreibungsunterlagen liegen in unserm maschinentechnischen Büreau hierselbst, altes Ufer No. 2 zur Einsicht offen, und werden daselbst gegen Entrichtung von 2 *M.* pro Lokomotivgattung, 2 *M.* pro Wagengattung, 2 *M.* für die Radsätze und 2 *M.* für die Trag- und Spiralfedern in Baar oder in Deutschen Reichspost-Briefmarken verabfolgt.

Angebote sind frankirt und versiegelt mit der äusseren Aufschrift:

Angebot auf Lieferung von Lokomotiven bezw. Personen-, Gepäck- und Güterwagen sowie Radsätze Trag- und Spiralfedern

bis zum 6. November d. J., Vormittags 11 Uhr unserm maschinentechnischen Büreau einzureichen, zu welcher Zeit dieselbe in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter eröffnet werden.

Ende der Zuschlagsfrist 26. November d. J.

Köln, den 13. Oktober 1886. (2189)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Niederl. Rhein-Eisenbahn. Die Lieferung von 25 000 Stück eichenen Bahnschwellen in sieben Parthien soll submissionsweise vergeben werden. Bedingungen bei Herrn Ingenieur Wright in Utrecht gegen Erstattung von 1 *M.* zu erhalten. Offerten sind portofrei bis spätestens Dienstag, 16. November 1886 an die Direktion in Utrecht einzureichen. (2190)

7. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altschienen etc.

Die im diesseitigen Betriebsamtsbezirke auf den Bahnhöfen Leipzig, Weissenfels, Corbetha und Gera lagernden alten, zu Bahnzwecken unbrauchbaren Oberbaumaterialien und zwar:
ca. 19 t Stahlschienen,
609 t Eisenschienen,

II. Privat-Anzeigen.

ca. 60 t Kleineisenzeug (Schmiedeeisen),
15 t Gussbrucheisen und diverse Metalle,

sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden. Die formularmässigen Angebote sind bis Montag, den 8. November 1886, Vormittags 11 Uhr, portofrei und versiegelt mit der Aufschrift „Offerte auf Ankauf von Alt-„Materialien“ an uns einzureichen und werden solche zur Terminstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Kauflustigen eröffnet werden.

Die Verkaufsbedingungen nebst dem Massenverzeichnisse können in unserem Geschäftslokale Zimmer No. 23 eingesehen, auch gegen Einsendung von 50 ₰ portofrei von uns bezogen werden.

Weissenfels, den 10. Oktober 1886. (2191)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

8 Vakanzen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Stelle eines Telegraphenverwalters soll, vorerst probeweise unter Vorbehalt der Kündigung, gegen Gewährung einer Vergütung von 150 ℳ pro Monat und der reglementsmässigen Tagegelder für auswärtige Geschäfte besetzt werden.

Es wird gefordert, dass die Bewerber nachweislich befähigt sind, die Reparaturen von Telegraphenarbeiten, Läutewerken, Uhren auszuführen und ferner die erforderlichen theoretischen und praktischen Kenntnisse aus dem Gebiet der Elektrotechnik, insbesondere der elektrischen Telegraphie, besitzen. Bewerbungen sind unter Beischluss der Zeugnisse und einer Darstellung des Lebens- und Ausbildungsganges bis zum 27. dieses Monats hier einzureichen.

Giessen, den 11. Oktober 1886. (2192)
Grossherzogliche Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 83. 1886.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 23. Oktober 1886.

Der Panamakanal.

Der Panamakanal hat in der letzten Zeit wiederholt die Fachkreise und technischen Zeitschriften beschäftigt; die verschiedensten Beurtheilungen sind laut geworden, je nach dem Standpunkte, den die Verfasser aus politischen, wirthschaftlichen, technischen oder auch persönlichen Rücksichten und Anschauungen dem Unternehmen gegenüber einnehmen. Hervorgerufen ist der neueste lebhafte Meinungsaustausch hauptsächlich durch die Absicht der Kanalgesellschaft, eine neue Anleihe von 600 Millionen Francs aufzunehmen und durch eine Besichtigungsreise, welche zu Anfang dieses Jahres seitens des 80jährigen, aber noch jugendkräftigen Herrn von Lesseps veranstaltet wurde. An dieser Fahrt nahmen eine Anzahl Vertreter von Handelskammern aus Frankreich und Newyork, einige andere Betheiligte und auch der Preussische Wasserbauinspektor Peschek, z. Z. in Paris, theil. Herr Peschek und der Handelskammersekretär Bigelow aus Newyork haben über diese Reise eingehende Berichte erstattet, deren ersterer nach einem Vortrage auf der letzten Wanderversammlung des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine im „Centralblatt der Bauverwaltung“*) veröffentlicht ist. Da die Kanalgesellschaft beabsichtigt hatte, die 600 Millionen-Anleihe in Form einer in Frankreich zu veranstaltenden Lotterie auszugeben und sie dazu der Genehmigung der Französischen Regierung und der Kammern bedurfte, so entsandte die erstere vor einiger Zeit ebenfalls einen Kommissar, Herrn Rousseau, an Ort und Stelle, um den Stand der Bauten prüfen zu lassen. Auch der von Rousseau erstattete Bericht ist in seinen Schlussfolgerungen veröffentlicht. Endlich ist unter den auf eigener Anschauung beruhenden Kundgebungen über den Panamakanal ein Aufsatz des früher daselbst beschäftigt gewesenen Ingenieurs Beyeler in Bern zu erwähnen, der in der „Schweizerischen Bauzeitung“*) erschienen ist. Nach diesen und anderen, weniger autoritativen Berichten, welche gelegentlich in den politischen und Fachzeitungen enthalten sind, lässt sich wohl ein allgemeines Bild über den jetzigen Stand der Arbeiten und den späteren Einfluss auf die Handelsbewegung der in Betracht kommenden Verkehrslinien gewinnen, wenngleich das weitere Urtheil, wann, unter welchen Bedingungen und mit welchen Kosten das Werk zu Ende geführt werden kann, von den Berathungen abhängen wird, welche Herr Rousseau für dringend nothwendig erachtet hat, und zu welcher Herr von Lesseps entschlossen ist, die Mitglieder des höheren berathenden Ausschusses der Gesellschaft zu vereinigen.

Wir wollen an dieser Stelle nicht auf die bekannte oder durch die Ausführungen von Peschek und Beyeler erst näher bekannt gewordene Vorgeschichte des Kanals eingehen, sondern uns sogleich zu dem Entwurf wenden, welcher gegenwärtig in der Ausführung begriffen ist. Der Kanal nimmt in Kolon am Karaibischen Meere (Atlantischer Ocean) seinen Anfang und durchschneidet die Landenge von Panama in einer im grossen und ganzen von Nordnordwest nach Südsüdost gerichteten Linie, an der am Stillen Ocean gelegenen Stadt Panama sein Ende findend. Die Länge des fertigen Kanals wird 73 km betragen, von denen 44 km auf die nördliche Chagresstrecke, 16 km auf die mittlere Gebirgsstrecke und 13 km auf die südliche Rio Grandestrecke entfallen. Die höchste Erhebung über den Meeresspiegel beträgt in der Mittellinie des Kanals 101 m, jedoch steigt der Gebirgszug zu beiden Seiten des tiefstgelegenen Sattels stark an, so dass die Böschungsoberkanten in 121 bezw. 171 m Höhe liegen. Der Querschnitt soll unter gewöhnlichen Verhältnissen 22 m Sohlen- und 40 m Spiegel-

*) „Centralblatt der Bauverwaltung“, 1886. No. 33 A, S. 325.

*) „Schweizerische Bauzeitung“, 1886. Bd. VIII. No. 6 7, 8 und 9.

breite bei 9 m Wassertiefe erhalten und damit den Suezkanal etwas, namentlich durch die grössere Tiefe übertreffen. Bei diesem für grosse Fahrzeuge nur einschiffigen Kanal sind ausreichende Begegnungsstellen vorgesehen. Die Halbmesser der Krümmungen sollen nicht unter 2 500 m hinabgehen und zwischen zwei Gegenkrümmungen soll eine Gerade von mindestens 300 m Länge liegen. Der Kanal soll in mittlerer Meereshöhe durchgeführt werden und an der Atlantischen Seite, wo die Fluth- und Ebbeschwankungen sehr gering sind, frei ausmünden, also nicht durch Schleusen abgeschlossen werden. Ob bei Panama, dem Endpunkte am Stillen Ocean, wo der Wasserstandsunterschied bis zu 6,40 m beträgt, Schleusenwerke zu errichten sind, steht noch nicht fest. Lesseps ist ein entschiedener Gegner derselben. Die Kostenfrage dürfte nicht erheblich ins Gewicht fallen, da beim Fortlassen der Schleusen die Kanalsohle dem niedrigsten Wasserstande entsprechend auf eine gewisse Länge vertieft werden muss. Bedenklich sind die vorausberechneten starken Strömungen, welche bei einer gänzlich ungehemmten Verbindung beider Weltmeere in dem Kanal entstehen werden.

Unter den obigen Verhältnissen wird der erforderliche Aushub zu 120 Millionen Cubikmeter veranschlagt, eine Zahl, welche nach den Darstellungen Beyeler's indessen nur für die Arbeiten am Kanal selbst genügen würde, während einschliesslich der Nebenarbeiten, Flussverlegungen u. s. w. fast 150 Millionen Cubikmeter zu bewältigen wären. Anderenfalls hoffen die Anhänger der Gesellschaft, dass der Aushub sich noch erheblich verringert, wenn die Böschungen in dem grossen Einschnitt von Culaboa steiler gehalten werden. Die Arbeiten sollen dabei um 30 Millionen Cubikmeter zu vermindern sein. Die Unsicherheit, welche in so erheblichen Grenzen über die Grösse der Bodenbewegung zu herrschen scheint, wirft allerdings kein gutes Licht auf die Genauigkeit der gemachten Aufnahmen oder auf die Klarheit, mit welcher die Verhältnisse des Unternehmens in weiteren Kreisen bekannt gegeben werden.

Eine besondere Schwierigkeit bietet bekanntlich der Chagresfluss, dessen Lauf mehrfach von dem Kanal gekreuzt wird, und dessen Wassermassen zu Zeiten plötzlicher starker Niederschläge mit furchtbarer Gewalt herniederstürzen. Die sekundliche Wasserführung erreicht dann 1 200 cbm, welche, in den Kanal geleitet, diesen um 8 m anstauen und eine Geschwindigkeit von 5 m in der Sekunde erzeugen würden. Es ist wegen der Sicherheit der ganzen Anlage weder angängig, den Kanal an die Stelle des jetzigen Flusses zu setzen, noch auch möglich, für den letzteren ein Bett zu graben, welches die grössten vorkommenden Wassermengen abzuführen vermöchte. Man beabsichtigt deshalb, aus den aus den Kanaleinschnitten stammenden Erd- und Felsmassen einen in der Krone 50 m, im Fuss 400 m breiten und 43 m hohen Damm aufzuführen, welcher das Thal des oberen Chagres, ehe dieser den Kanal berührt, abschliesst und das Wasser des Flusses 38 m hoch anstaut. Hierdurch wird sich an dem Orte Gamboa ein grosser See bilden, der im Stande ist, 600 Millionen Kubikmeter Wasser zu fassen und es ermöglicht, die neuen zu beiden Seiten des Kanals gelegenen Betten des Chagres nur so zu bemessen, dass sie 400 cbm in der Sekunde abzuführen vermögen. Der Spiegel des künstlichen Sees würde später 58 m über demjenigen des Kanals und 67 m über der Sohle des letzteren liegen. In diesen Verhältnissen beruht zwar eine grosse Gefahr für die neue Wasserstrasse im Falle eines Dammbruches; indessen hofft man, einen solchen durch die ausserordentlich starken Abmessungen, welche wegen des so wie so vorhandenen Schüttstoffes fast unbegrenzt gewählt werden können, unmöglich zu machen.

Dies die Grundzüge des Entwurfs, wie sie heute beabsichtigt sind. Dass noch eine Menge Nebenarbeiten vorkommen, ist nicht nur durch die Art des Baues als Weltverkehrsstrasse, sondern noch besonders durch die eigenthümlichen Arbeits- und Gesundheitsverhältnisse des Landes bedingt. So sind bereits ganze Städte und Dörfer entstanden, in denen die Kanalgesellschaft ihr Beamten- und Arbeiterheer untergebracht hat; Krankenhäuser in grosser Ausdehnung sind angelegt und vorläufige wie endgültige Hafenanlagen werden an beiden Endpunkten des Kanals, Kolon und Panama, erforderlich. Die Panamabahn, deren Aktien zum grössten Theil von der Kanalgesellschaft angekauft sind, muss an mehreren Stellen verlegt werden.

Dass bei den aussergewöhnlichen Verhältnissen die Kosten des Baues das übliche Mass überschreiten, ist leicht erklärlich. Der ursprüngliche Anschlag, der sich indess selbst nur als ein „vergleichender gegen andere Linien mit Angabe der voraussichtlichen Mindestkosten“ bezeichnete, schloss mit 1 070 Millionen Francs ab. Nachdem bis Mitte 1886 rund 543 Millionen ausgegeben sind (nach Angabe von Beyeler) — allerdings zum grossen Theil in einmaligen Posten für Konzession, Ankauf der Panamabahn, Beschaffung von Arbeitsgeräth, Einrichtung der Wohn- und Krankenhäuser, sowie für Grunderwerb —, erkennt man das Unzureichende des ersten Anschlages und beabsichtigt mit dem Gesammtbetrage von 1 200 Millionen Francs den Kanal zunächst soweit fertigzustellen, dass Schiffe bis 6 m Tiefgang denselben durchfahren können. Die weitere Vertiefung auf 9 m muss dann durch Baggerung während des Betriebes erfolgen und dürfte auch bei dem der Schiffszahl nach zunächst nicht sehr erheblichen Verkehr anstandslos erfolgen.

Ob die in Aussicht genommene Summe von 1 200 Millionen Francs genügen wird, den Kanal bis zur Eröffnung zu bringen, und ob der nunmehr für 1889 festgesetzte Eröffnungszeitpunkt innegehalten werden wird, ist von vielen Seiten stark bezweifelt. Selbst wenn man für die Folge einen Arbeitsfortschritt voraussetzt, welcher den bisherigen weit übertrifft und zu etwa $1^1/_2$ Millionen Cubikmeter monatlich angenommen werden mag, kann die Eröffnung im Jahre 1889 nicht stattfinden Bis zur Mitte dieses Jahres sind in etwa fünfjähriger eigentlicher Bauzeit 16 Millionen Cubikmeter gefördert, und nach den neuesten amtlichen Berichten beträgt die Arbeitsleistung seitdem etwa 1 Million Cubikmeter monatlich. Nach der geringsten Schätzung sind im ganzen 90 Millionen Cubikmeter zu bewegen; rechnet man für vorläufig aufzuschiebende Nacharbeiten noch 10 Millionen Cubikmeter ab, so waren vom 1. Juli d. J. ab noch etwa 64 Millionen Cubikmeter, vom 1. Oktober ab etwa 61 Millionen Cubikmeter zu fördern. Die rohe Erdarbeit allein würde demnach noch über das Jahr 1889 hinaus andauern. Sollte der Bau von Schleusen am Stillen Ocean beschlossen werden, so ist noch weniger an die rechtzeitige Eröffnung zu denken, es sei denn, dass man vorläufig einen schleusenfreien Ausweg neben der späteren Mündung herstellte. Auch der Kostenbetrag scheint nach den bisherigen Erfahrungen nicht auszureichen, wenngleich die Berechnungen, welche von dem Unternehmen ungünstiger Seite aufgestellt werden, mindestens ebenso eine Ueberschätzung enthalten dürften, wie die Freunde der Gesellschaft zu rosig gefärbt haben. Beyeler, dem aus seiner früheren Dienststellung ein reicher Quellenstoff und eingehende örtliche Kenntniss zur Seite stehen, schätzt die Kosten bis zur völligen Beendigung der Arbeiten auf rund 3 400 Millionen Francs bei noch 15jähriger und auf rund 3 000 Millionen Francs bei noch 10jähriger Bauzeit. Dem gegenüber steht der Anschlag der Gesellschaft mit 1 200 Millionen „bis zur Eröffnung“ ohne genaue Angabe der bis „zur Vollendung“ erforderlichen Kosten.

Immerhin weichen die verschiedenen Annahmen so weit von einander ab, der anfängliche Fortschritt in den Arbeiten und die zu erwartende Fertigstellung wird schon so weit hinter dem erst gesteckten Ziele zurückbleiben, endlich dürften die vielerlei unvorhergesehenen Schwierigkeiten schon jetzt bestimmt einen erheblichen Mehrkostenaufwand voraussehen lassen, dass die von Rousseau gemachten Vorschläge über die nächste geschäftliche Behandlung der Kanalfrage zum Nutzen des Unternehmens und zur Klärung des öffentlichen Urtheils recht bald befolgt werden möchten. Man hat dem Rousseau'schen

Berichte eine gewisse Unklarheit und einen Mangel an entschiedenen Rathschlägen vorgeworfen, aber nach Lage der Verhältnisse scheint es durchaus angemessen und nur zu wünschen, dass

„die Kanalgesellschaft das Gutachten ihres höheren berathenden Ausschusses einholt über die beiden folgenden Fragen:

1. Bringt nicht die Verwirklichung des Bauplanes, den sich die Gesellschaft vorgesteckt hat, in technischer Beziehung fast unüberwindliche Schwierigkeiten mit sich? Kann man ernsthaft hoffen, dass dieser Plan unter den Bedingungen verwirklicht werden wird, welche man dem Publikum bei der Einladung zur Anleihezeichnung ankündigt?
2. Wäre es nicht möglich, in technischer Beziehung an dem Entwurf Veränderungen und Vereinfachungen vorzunehmen, welche die Vollendung des Werkes erleichtern würden?

Trotzdem der nächste Anlass zu den Vorschlägen Rousseau's, die beabsichtigte Lotterie, dadurch hinfällig geworden ist, dass die Gesellschaft den Antrag zur Erlaubniss der Verloosung zurückgezogen und den Weg der gewöhnlichen Anleihe beschritten hat, will Herr v. Lesseps, wie bereits erwähnt, den höheren berathenden Ausschuss einberufen. Voraussichtlich und hoffentlich wird derselbe eingehend alle die Möglichkeiten prüfen, welche die Lage des Unternehmens erleichtern können. Hierzu gehört vor allen Dingen die Frage, ob nicht von der Absicht eines Kanals in Meereshöhe abgegangen und ein Schleusenkanal hergestellt werden soll. Nach früheren Anschlägen dürften die Baukosten sich erheblich verringern und auch der Zeitpunkt der endgültigen Fertigstellung vorgeschoben werden können. Ein grosses Bedenken und wohl das ausschlaggebende liegt indess in der Gefahr, dass Erdbeben die Schleusenbauten zerstören und damit den Kanal unfahrbar machen können. Das Land ist mit alten Vulkanen übersät, allein seit lange ist Ruhe eingetreten; hat diese voraussichtlich Bestand, oder sind nur leichtere Stösse zu erwarten, welche auf die vollständig eingegrabenen, vielleicht in angemessener Eisenbauart mit steinernen Häuptern hergestellten Schleusen nur geringen Einfluss haben, so stehen Verkehrsrücksichten der Anlage nicht entgegen. Bei den Hunderten von Stunden, welche durch die Benutzung des Kanals erspart werden, kommt der halbe Tag, welchen ein Schiff zum Durchfahren von etwa 10 Schleusen mehr gebraucht, überhaupt nicht in Betracht. Doppelschleusen neben einander werden jeden Aufenthalt durch unnützes Warten vermeiden lassen und sich bei etwaigen Unterhaltungsarbeiten gegenseitig ergänzen. Die gewichtige Stimme von Lesseps erhebt sich zwar gegen die Schleusen, da er von ihnen einen Nachtheil für die rege Benutzung fürchtet, allein der geschäftliche Vortheil wird schliesslich jeden Rheder und Schiffer bestimmen, den Kanal auch dann zu benutzen, wenn derselbe in den Schleusen Einrichtungen erhält, welche der „Eigenart und dem Wesen der Seeschifffahrt und ihrer Führer" widersprechen.

Lassen die vulkanischen Eigenschaften des Landes den Schleusenbau zu, so erscheint ein Vorschlag sehr beachtenswerth, der durch Verbauung der Flussthäler des Chagres und des Rio Grande zwischen Bohio und Pedro Miguel einen 36 km langen und 6 000 ha grossen Binnensee schaffen will, dessen Wasserspiegel 24 m über dem Meere liegen und mit diesem durch je eine Treppe von 4—5 Schleusen verbunden werden soll. Die Erdarbeiten zur Durchstechung der Wasserscheide, welche den Binnensee anfangs in zwei Theile zerlegen würde, verringern sich gegenüber dem schleusenfreien Kanal ganz erheblich und soll die Ersparniss die Schleusenbaukosten um mehrere hundert Millionen überwiegen. Damit wäre dann auch die Frage des Staudammes bei Gambra erledigt, da der Binnensee gross genug ist, um bedeutende Wassermassen zu fassen. Auch die weitere Abführung der plötzlichen Regenwässer lässt sich dann wesentlich günstiger gestalten. Ausser den obigen Schleusen ist dann noch eine solche am Stillen Meere erforderlich oder doch erwünscht.

Beyeler spricht sich gegen einen Schleusenkanal aus und glaubt, dass durch Zulassung von 2 000 m Halbmessern und sonstige Vereinfachungen eine erhebliche Kostenersparniss hätte erzielt werden können. Man sieht, dass die Ansichten selbst der ortskundigen Fachmänner weit auseinander gehen, und dass eine gründliche Klärung der Verhältnisse nothwendig und dem Unternehmen selbst jedenfalls am zweckdienlichsten sein wird.

Weniger bestritten als die Art und die Kosten der Ausführung ist der Nutzen, welchen der Kanal für den Weltverkehr haben wird.

Von grossem Interesse ist eine Zusammenstellung der Abkürzungen, welche der fertige Kanal für die Reisen zwischen verschiedenen Hafenorten zur Folge haben wird. Beyeler theilt darüber das Nachstehende mit:

Zusammenstellung der Wegeabkürzungen durch den Panamakanal.

Reise-Route	Fahrtlänge um Kap Horn	Fahrtlänge durch den Panamakanal	Abkürzung
	Seemeilen	Seemeilen	Seemeilen
Von London oder Liverpool nach San Francisco	17 600	8 500	9 100
Von Havre nach San Francisco	16 800	8 300	8 500
Von London nach Sydney	17 100	11 400	5 700
Von Havre nach Sydney	16 800	11 100	5 700
Von Bordeaux nach Valparaiso	11 400	7 800	3 600
Von Havre nach Valparaiso	11 500	7 800	3 700
Von London nach den Sandwichsinseln	15 500	8 300	7 200
Von Newyork nach Valparaiso	11 100	4 100	7 000
Von Newyork nach Callao (Lima, Peru)	11 700	3 100	8 600
Von Newyork nach Guayaquil (Equador)	12 400	2 500	9 900
Von Newyork nach San Diego	16 100	3 900	12 200
Von Newyork nach San Francisco	16 600	4 400	12 200
Von Newyork nach Vancouver	17 400	4 900	12 500

Vergleichsweise sei bemerkt, dass die Abkürzung, welche der Suezkanal den Schiffen von England nach Indien und Ostasien gewährt, etwa 3—4 000 Seemeilen beträgt. Bei einer Abgabe von ursprünglich 13—14 Frcs. für die Person oder Netto-Registertonne (100 Cubikfuss Englisch = 2,83 cbm Laderaum), welcher Satz augenblicklich bis auf 9,50 Frcs. ermässigt ist, da man annehmen kann, dass eine Registertonne durchschnittlich etwa 1,5 t von je 1 000 kg Ladungsgewicht aufzunehmen vermag, so ist die Tonne Tragfähigkeit der den Suezkanal benutzenden Schiffe z. Z. mit 6—7 Frcs. Durchfahrtsgebühr belastet. Dem gegenüber gestattet die Konzession des Panamakanals die Erhebung von 10 Frcs. für den Cubikmeter Schiffsraum Französischer Messung oder von etwa 15 Frcs. für die Gewichtstonne zu 1 000 kg. Die Abgabe darf also etwas mehr als das Doppelte der jetzt im Suezkanal erhobenen betragen. Der ganze Verkehr, welcher von der Westküste nach der Ostküste Amerikas und nach Europa sich bewegt und sich noch erheblich steigern dürfte, wird angesichts der ausserordentlichen Wegeabkürzung den Zoll jedenfalls lieber entrichten, als den alten Weg um das Kap Horn beibehalten. Einigen Schaden werden vielleicht im Anfange die grossen Nordamerikanischen Ueberlandbahnen erleiden, denen ein Theil des Verkehrs zwischen den östlichen und westlichen Vereinsstaaten entzogen werden dürfte. Indess wird diese Schmälerung durch den im ganzen gesteigerten Wechselverkehr bald ausgeglichen sein. Von geringerer Bedeutung ist der Panamakanal für den Waarenaustausch Europas mit Ostasien, da der Suezkanal hier bereits eine ebenso kurze oder noch kürzere Verbindung geschaffen hat. Der Weg von der Ostküste Nordamerikas nach Ostasien und Australien wird indess erheblich verringert, so z. B. von Newyork nach Yokohama um

rund 3400, nach Melbourne um rund 2300 und nach Auckland um rund 2500 Seemeilen.*) Dabei ist für die erste Beziehung die Benutzung des Suezkanals, für die letzten beiden die Umfahrung des Kap Horn vorausgesetzt.

Die obigen Zahlen lassen die ausserordentliche Umwälzung in den Verkehrsverhältnissen der wichtigsten Länder erkennen, eine Umwälzung, die weit grössere Verschiebungen hervorrufen wird, als der Suezkanal verursachte. Dieser Voraussicht gegenüber ist die Schätzung des zu erwartenden Verkehrs, wie sie von dem statistischen Ausschuss des Jahres 1879 vorgenommen wurde, mässig zu nennen. Danach soll in Bälde ein Durchgang von etwas über 7 Millionen Gewichtstonnen zu erwarten sein, was einem Verkehr von etwa 2500—3000 Schiffen jährlich entsprechen würde. Dieser Leistung ist der Kanal leicht gewachsen, selbst für den Fall, dass man sich zur Anlage von Schleusen entschliessen sollte. Wurde doch der Suezkanal im Jahre 1883 bereits von 3307 Schiffen benutzt, ohne dabei an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit selbst im einschiffigen Zustande angelangt zu sein.

Bei einem Verkehr von jährlich 7 Millionen Tonnen und einer Abgabe von 15 Frcs. für die Tonne wird eine Roheinnahme von 105 Millionen Francs erzielt. Von derselben sind etwa 7 Millionen für Unterhaltungs- und Betriebskosten abzurechnen, so dass zur Verzinsung des Anlagekapitals 98 Millionen Francs verbleiben. Diese vermöchten somit eine Summe von fast 2000 Millionen mit 5 pCt. zu verzinsen und jener Betrag stellt damit ungefähr die Grenze dar, bis zu welcher äusserstenfalls die Baukosten anwachsen dürfen, wenn eine ziemlich sichere Aussicht auf angemessenen Gewinn vorhanden sein soll.

Wir wollen zum Schluss nicht unterlassen die Hoffnnng auszudrücken, dass es den kühnen Unternehmern gelingen möge, aller Schwierigkeiten Herr zu werden, damit ein grosses Werk, welches ein Stolz der heutigen Baukunst, ja des ganzen Jahrhunderts bilden wird, glücklich von denjenigen zu Ende geführt werde, welche alle Lasten und Mühen bisher getragen haben. Sollte die jetzige Gesellschaft unterliegen, so würde sich zweifelsohne eine zweite finden, welche als Nachfolgerin wohl das Erbe der Vortheile und Erfahrungen antreten würde, ohne dieselben durch eigene Gefahr und eigene Arbeit verdient zu haben. Jetzt ist das Werk zumeist in Französischen Händen und wir Deutsche hätten vielleicht am wenigsten Ursache, die Befestigung Französischen Ruhmes und Erfolges zu befördern, aber die nationalen Gegensätze müssen schweigen angesichts des grossen Unternehmungsgeistes, der den Leiter des Kanals, Herrn v. Lesseps, beseelt und gegenüber dem privaten Kapital, welches, wenn auch zugleich dem eigenen Nutzen, doch ebenso dem allgemeinen Dienste sich gewidmet hat. Möge man sich an massgebender Stelle aller Schwierigkeiten bewusst werden und sie ernsthaft und offen zu lösen trachten, dann würden der jetzigen Kanalgesellschaft die Zustimmung und die Unterstützung der gesammten Kulturvölker nicht fehlen. Sympher.

*) „Centralblatt der Bauverwaltung" 1883. Seite 218. Von Ed. Rada.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Ein Nekrolog als Beitrag zur Oesterreichischen Eisenbahngeschichte.

Der kürzlich erfolgte Tod des gewesenen Generaldirektors der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn, Victor von Ofenheim, Ritter von Pont-Euxin, erinnert lebhaft an die gegen ihn von der damaligen Regierung eingeleitete Schwurgerichts-Verhandlung. Dieselbe dauerte zu Beginn des Jahres 1875 durch 58 Tage und hielt die weitesten Kreise in der grössten Spannung. Der Angeklagte hatte sich durch seine selbstbewusste, scharfsinnige Vertheidigung zahlreiche Sympathien verschafft, indem er sein Wirken zwar nicht als ein der strengen Moral entsprechendes, aber auch als kein strafwürdiges hinstellte; man wagte sogar von der Beeinflussung der Jury gegenüber dem des Gerichtes zu sprechen, wozu aber nicht der geringste Anhaltspunkt zu finden war. Seine zum geflügelten Worte gewordene Aeusserung: „Mit Sittensprüchlein baut man keine Eisenbahnen" kennzeichnet seine mit dem Freispruch gekrönte Vertheidigung: Er habe nicht betrügerisch gehandelt, wenn er aus seiner Stellung Nebenvortheile gezogen habe, welche die von ihm geleitete Bahnanstalt durchaus nicht benachtheiligt haben, so lange nicht nachgewiesen werde, dass dieselben dadurch oder die betreffenden Parteien beschädigt oder in Irrthum geführt wurden. Diese Anschauungen waren die jener Zeit mit der laxen Moral der Gründer, als welche so viele hochgestellte Personen bezeichnet wurden, dass die Besorgniss laut wurde, es müsste die Verurtheilung Ofenheim's die Folge haben, dass die angesehensten, von dem allgemeinen Vertrauen getragenen Männer auf die Anklagebank kommen. Die Zeit des sogenannten wirthschaftlichen Aufschwunges hatte eben der Maxime des „sich bereichern" gehuldigt; man ging im mühelosen Erwerben bis an die äusserste Grenze des Erlaubten und bewunderte die kühne Spekulation und die verwegensten Gründungen; hatte doch auch Deutschland infolge der Enthüllungen Lasker's ähnliches aufzuweisen. Die beiden entgegengesetzten Strömungen, welche sich bezüglich der Schuldfrage Ofenheim's in der öffentlichen Meinung geltend machten, erhielten sich auch nach seiner Freisprechung. Der gegen ihn eingeleitete Strafprozess, zu welchem die Regierung nur durch besondere Umstände gedrängt wurde, übte zwar eine gewisse reinigende Wirkung auf das Börsentreiben, war aber auch mit eine Ursache des Stillstandes in der Projektirung von Eisenbahnen, da sich die selbstlosesten und patriotischsten Männer noch scheuten, als Gründer angesehen zu werden, wenn sie ihre wirklichen „Vorauslagen" sich vergüten liessen.

Das Gesetz über die Einkommensteuerpflicht der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Der Regierungsentwurf hierüber wurde im Abgeordnetenhause nach langwierigen Debatten endlich zur Spezialberathung angenommen. Dieses Gesetz ist eine Wohlthat für die von Auslagen für viele eigentlich dem Staate obliegenden Anstalten und Einrichtungen sehr in Anspruch genommenen Landeshauptstädte. Bekanntlich haben dieselben durch die Verstaatlichung so vieler Bahnen, welche dadurch steuerfrei wurden, die Zuschläge zu den Landesfürstlichen Steuern verloren und erst nach vielen Petitionen die Regierung dazu vermocht, ihnen für diesen Verlust eine Entschädigung zu bieten. Von den Gegnern dieser Gesetzesvorlage wurde jedoch geltend gemacht, dass es ungerecht sei, dass diese Entschädigung nur den betreffenden Landeshauptstädten zu gute kommen soll, indem alle Gemeinden, welche von solchen Bahnen berührt werden, daran partizipiren sollten. Dem wurde aber, insbesondere vom gewesenen Minister Dr. Herbst, mit Erfolg entgegen gehalten, dass eine solche Vertheilung auf alle Gemeinden nur die Folge haben würde, dass Gemeinden, welche auch vor der Verstaatlichung keine Steuer von der Eisenbahn bezogen haben, plötzlich eine neue Einnahme erhielten und für einen Verlust entschädigt würden, den sie überhaupt nicht erfahren haben. Die Zahlung des Staates würde sich in einer Weise zersplittern, dass überhaupt keine Gemeinde aus derselben einen wesentlichen Vortheil ziehen würde. Es handelt sich nämlich nicht um die Abänderung des diesfälligen Gesetzes vom Jahre 1869 über die Vertheilung der von den Eisenbahnen zu entrichtenden Erwerbs- und Einkommensteuer, dessen Revision allerdings sehr wünschenswerth wäre, sondern es solle nur eine Wiedereinsetzung in den Stand erfolgen, welcher vor der Verstaatlichung der betreffenden Eisenbahnen vorhanden war. (Den Verlauf der noch nicht vollendeten Spezialdebatte tragen wir demnächst nach.)

Petitionen um sechs Eisenbahnlinien in Böhmen.

Der Eisenbahnausschuss des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses verhandelte über folgende sechs Petitionen um neue Bahnlinien in Böhmen und zwar: 1. von Wessely nach Moldautein, 2. von Wlaschim nach Beneschau, 3. von Nürschan über Frauenberg nach Budweis, 4. von Budweis nach Prachatitz, 5. von Netolitz nach Hussinetz und 6. von Rakonitz nach Laun. Nach einer längeren Debatte wird der Antrag des Abgeordneten Schaup, die 1., 3., 4., 6. Petition der Regierung zur Würdigung abzutreten, bezüglich der 2. Petition auf den Gesetzentwurf, den das Haus beschlossen hat, zu verweisen und die 5. Petition der Regierung abzutreten, angenommen.

Die beiden Oesterreichischen Lokalbahn-Gesetzentwürfe.

Im erwähnten Ausschusse gelangten dieselben ebenfalls zur Verhandlung. Der Referentenentwurf des Abgeordneten Bilinski enthält bezüglich beider Vorlagen keine einschneidenden Aenderungen. Unter den Begünstigungen, welche im Gesetzwege an Lokalbahnen gewährt werden können, ist im Referentenentwurfe auch die Zinsengarantie aufgeführt. Neu ist in dem Entwurfe unter anderm die folgende Bestimmung: „Die politische Landesbehörde ist berufen, die Bedingungen festzustellen, unter welchen die in ihrem Verwaltungsgebiete

gelegenen Reichsstrassen zur Anlage und zum Betriebe von Lokalbahnen benützt werden dürfen.“ In dem Gesetze über die Strassenbahnen (Tramways) beantragt der Referent, dass das staatliche Heimfallsrecht auf diese Bahnen keinenfalls Anwendung finden soll. Auf Strassenbahnen soll das Recht der Mitbenutzung des Staates, welches gegenüber Lokalbahnen normirt wird. selbst dann keine Anwendung finden, wenn diesen Strassenbahnen finanzielle Begünstigungen, ähnlich den im Lokalbahngesetze normirten, eingeräumt worden sind. Abg. Schwab findet die Vorlage dadurch von allen früheren Entwürfen wesentlich verschieden, dass sie nach dem Ausspruche der Regierung in ihrem Motivenberichte „die dauernde gesetzliche Regelung der in ihr behandelten, die Lokalbahnen betreffenden Fragen“ sein soll. Vergleicht man die neueste Vorlage mit dem Gesetze vom 25. Mai 1880, so zeigt es sich, dass sie sich in ihren Hauptgrundzügen von demselben nur wenig unterscheidet. Sie bleibt weit von dem entfernt, was man sich von der definitiven Lösung der Lokaleisenbahnfrage berechtigterweise vorstellen kann. Redner weist auf die Nothwendigkeit hin, bestimmte Konzessionsnormen für Lokalbahnen festzustellen, wenn man an die definitive Lösung der Fragen gehen wolle. Das Konzessionsgesetz, die einzige gesetzliche Grundlage für die Konzessionirung, sei, soweit sie nicht durch Ausnahmen durchlöchert, sehr veraltet; man denke sich ein Eisenbahngesetz, das 32 Jahre alt ist! Redner weist dies an einzelnen Stellen nach und gelangt zu dem Schlusse, dass, wenn eine Definition geschaffen werden solle, dies gründlich geschehen müsste, und er lieber noch der Verlängerung des Provisoriums zustimmen würde, als in Eile ein Lokalbahngesetz zu schaffen, das, genau besehen, ein solches nicht ist. Dr. Herbst stimmt den Ausführungen des Vorredners bei und hebt besonders hervor, wie gefährlich das Recht, Prioritäten zu emittiren, für die Lokalbahnen werden kann. Es gibt keine Bahn, welche nicht hätte nothleidend werden müssen, wenn sie gleich durch Ausgabe von Prioritäten gebaut worden wäre. Er begreife nicht, warum die Regierung hierin von ihrem letzten Entwurfe abgegangen sei. Sein zweites, wichtigstes Bedenken richte sich gegen die Ermächtigung, die Lokalbahnen gegen Pauschalirung in den Staatsbetrieb zu übernehmen. Die Selbstkosten sollen auf neunzig Jahre hinaus pauschalirt werden, das scheine ihm unbegreiflich. Der Staat übernimmt damit die Gefahr eines Betriebsdefizits. Es werden Fälle vorkommen, wo der Staat den Schaden haben wird, wenn es auch aus den Rechnungen nicht ersichtlich sein wird. Die Sache sei um so bedenklicher, je weiter und uneingeschränkter der Begriff der Lokalbahnen gefasst wird; denn jetzt ist Lokalbahn, was die Regierung dafür erklärt. Das Wichtigste an dem Gesetze scheine die die Benutzung der Reichsstrassen betreffende Bestimmung. Aus den Motiven, die Abg. Schwab entwickelte, ergebe sich die Nothwendigkeit, die Vorlage nur für eine beschränkte Dauer, etwa für zwei oder drei Jahre, gelten zu lassen und während dieser Zeit weitere Erfahrungen zu sammeln. Wenn die Zeit nicht beschränkt würde, so könnte sich das Provisorium wie manches andere Uebel von Geschlecht zu Geschlecht forterben. Er stimme daher dem Vorredner zu. — Dr. Schaup pflichtet den beiden Vorrednern bei, möchte aber das Gesetz selbst auf eine bestimmte Zeitdauer nicht bewilligen, wenn nicht in demselben eine Definition gegeben wird, was unter „Lokalbahnen u. s. w.“ zu verstehen sei. Er weist auf die traurigen Erfahrungen hin, welche man bezüglich Klostergrab-Mulde und des zweiten Gleises der Franz-Josefbahn gemacht habe, und regt den Gedanken an, eine Bahn, welche zwei Punkte mit einander verbindet, die schon an Eisenbahnen liegen, nicht als Lokalbahn anzusehen. Er spricht sich weiter gegen die Vorschläge des Referenten bezüglich der Expropriation aus und findet es insbesondere tadelnswerth, dass der Ober-Landesgerichts-Präsident und zwei seiner Referenten zu einem ihnen sonst so fern liegenden Geschäfte herangezogen werden sollen, wie dies im Referentenentwurfe geschieht. — Abg. Rosenstock tritt den Ausführungen des Abg. Schwab entgegen und vertheidigt den Referentenentwurf.

Pfändung der Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel.

Der Bericht des Justizausschusses des Abgeordnetenhauses über die Kaiserliche Verordnung vom 19. September 1886, betreffend die Unzulässigkeit der Pfändung der Fahrbetriebsmittel fremder Eisenbahnen, beruft sich auf die §§ 293 und 294 des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches, betont, dass eine gesetzliche Verfügung wie die vorliegende nothwendig sei, um die Reziprozität mit Deutschland zu sichern, und beantragt demgemäss, der Kaiserlichen Verordnung die verfassungsmässige Genehmigung zu ertheilen.

Die Verbandstarife mit Rumänien.

Die in No. 79 S. 844 d. Ztg. mitgetheilte Eingabe der Bahnverwaltungen an die Regierung bezüglich dieses Verbandes hatten einen günstigen Erfolg. Am 1. November hätten nämlich die infolge des Zollkonfliktes mit Rumänien gekündigten Oesterreichisch-Ungarischen Verbandstarife ausser Kraft zu treten. Nachdem man sich vorher der Geneigtheit der Rumänischen Bahnen zur Aufrechterhaltung der Verbände versichert hatte, wurden durch die Regierungen von Oesterreich und Ungarn im Einvernehmen mit dem Ministerium des Aeussern die betheiligten Eisenbahnen beider Reichshälften ermächtigt, die Kündigung der Verbandstarife mit Rumänien zurückzuziehen. Diese Gestattung der Kündigungsrücknahme bedeutet die Umkehr in den zollpolitischen Anschauungen; das Retorsionsmittel, durch Erhöhung der Eisenbahntarife dem Verkehre mit dem Nachbarstaate Schwierigkeiten in den Weg zu legen, wurde im Bahninteresse fallen gelassen; die Ermöglichung des direkten Verkehrs über die Oesterreichisch-Ungarischen Schienenwege, dient wohl der Produktion Rumäniens und den mit diesem Staate noch im zollpolitischen Vertragsverhältnisse stehenden Ländern, namentlich Deutschland, nicht aber unserer Monarchie, deren Industrieerzeugnisse durch enorme Tarife von Rumänien ausgeschlossen sind. Unser Entgegenkommen dürfte eine Anbahnung besserer Verhältnisse zu diesem Nachbarstaate und vielleicht auch den doch von beiden Seiten nach den bisherigen traurigen Erfahrungen wünschenswerthen Zollvertrag herbeiführen. Um dieses auch für unsere Eisenbahnen hochwichtige Ziel zu erreichen, ist allerdings ein Zugeständniss der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie unbedingt nothwendig, dass nämlich dem Rumänischen Vieh, unter Voraussetzung aller gegen die Einschleppung der Seuche erforderlichen Vorsichten, die Einfuhr gestattet und damit nicht das Interesse der Grossgrundbesitzer und der Viehzüchter, dem der bessern Approvisionirung des ganzen Reiches mit Fleisch gegenüber gestellt werde. Dann wird auch der Zollkrieg mit Rumänien ein rasches Ende finden.

Die Erhöhung der Tarife auf den Oesterreichischen Staatseisenbahnen.

Obwohl dieselbe nicht auf dem Programm des am 29. d. Mts. zusammentretenden Eisenbahnrathes steht, erhalten sich doch die Gerüchte über eine solche Erhöhung. Es fehlte nämlich nicht an Andeutungen hierfür bei der jüngsten Debatte des Abgeordnetenhauses über die Nachtragsforderungen der Staatseisenbahnen. Die Leitung dieser Bahnen fürchtet die Unterbietung der Tarife auf irgend einer Hauptlinie einer mit ihr konkurrirenden Privatbahn; dem soll nun vorgebeugt werden. Auch das Verhältniss zur Nordbahn, deren Einnahmeausweise sich überraschend günstig gestalten, ist auf die Tariferhöhung nicht ohne Einfluss. Nach § 7 Absatz b) des Uebereinkommens mit der Nordbahn sind nämlich für die letztere die am 10. Januar 1885 auf dem westlichen Staatsbahnnetz in Geltung gestandenen Tarife als Minimaltarife fixirt worden; eine Erhöhung der Staatsbahntarife kann daher nur von Erfolg sein, wenn der Nordbahn gestattet wird, sich gleichfalls den neuen erhöhten Sätzen — mit Ausnahme der durch das Uebereinkommen ausdrücklich gebundenen Kohlentarife — gleichzustellen. Hierüber finden nun gegenwärtig zwischen der Regierung und der Nordbahn Verhandlungen statt, welche als Vorläufer der trotz aller Dementis nöthigen Tariferhöhung auf den Oesterreichischen Staatsbahnen anzusehen sind.

Der Staat und die Wiener Verbindungsbahn.

Die Regierung hat der „N. Fr. Pr.“ zufolge der Kaiser Ferdinands-Nordbahn angezeigt, dass sie von dem Rechte, welches ihr im § 14 des Uebereinkommens vom 10. Januar und 17. Juli 1885 eingeräumt wurde, Gebrauch mache und die Abtretung des der Nordbahn gehörigen Sechstelantheiles der Wiener Verbindungsbahn unter den vertragsmässigen Ablösungs-Modalitäten verlange. Gleichzeitig verlautet, dass die Südbahn geneigt ist, den Betrieb der Wiener Verbindungsbahn an die Staatsbahnen abzutreten und überdies das Terrain, welches zur Umlegung der Gleise der Verbindungsbahn zwischen Matzleinsdorf und Meidling nach ausserhalb des Bahnkörpers der Südbahn nothwendig ist, soweit ihr Grundeigenthum in Frage kommt, gegen Ablösung des ihr gehörigen Sechstelantheiles zur Verfügung zu stellen. Die Südbahn will nämlich diesen Kaufpreis zu jenen Investitionen verwenden, welche in Meidling für die Zwecke eines grösseren Lokalverkehrs nothwendig wären, da die Gesellschaft jeden ausserordentlichen Kapitalsaufwand zu vermeiden sucht. Die Uebernahme des Betriebes der Verbindungsbahn wird von den Staatsbahnen schon lange angestrebt, wahrscheinlich auch im Hinblick auf die künftige Stadtbahn, über deren Enquete wir an anderer Stelle (S. 883) berichten. Die Staatsverwaltung besitzt derzeit namens der Elisabethbahn und der Franz-Josefbahn zwei Sechstelantheile der Wiener Verbindungsbahn, und durch die Erwerbung des der Nordbahn gehörigen Antheiles wird sie über die Hälfte der Antheile verfügen. Die drei anderen Antheile befinden sich im Eigenthume der Südbahn, der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Oesterreichischen Nordwestbahn. Bei Beschlussfassungen entscheidet nicht die Majorität, sondern jedes Konsortialmitglied hat das Einspruchsrecht. Was die Erwerbung des Antheiles der Ferdinands-Nordbahn

betrifft, so normirt darüber § 14 des Uebereinkommens zwischen der Staatsverwaltung und der Nordbahn das Folgende: „Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verpflichtet sich, das lastenfreie Eigenthum des ihr gehörigen (1/6) Antheiles der Wiener Verbindungsbahn, falls dessen Einlösung von der K. K. Staatsverwaltung verlangt werden sollte, dem Staate in jenem Zeitpunkte, in welchem dieses Verlangen gestellt wird, um den Pauschal-Einlösungspreis von 600 000 fl. Oe. W. in Noten abzutreten. Der K. K. Staatsverwaltung wird das Recht eingeräumt, diesen Einlösungspreis nach und nach durch Bezahlung einer Jahresrente zu entrichten, welche ausreicht, um den Betrag des Einlösungspreises innerhalh der Konzessionsdauer der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu tilgen und die jeweilig noch aushaftende Restforderung mit 5 pCt. jährlich zu verzinsen. Das dem Staate bezüglich des obigen Verbindungsbahn-Antheiles eingeräumte Einlösungsrecht erlischt, wenn es nicht binnen längstens fünf Jahren, vom Tage der Ertheilung der neuen Konzession an gerechnet, ausgeübt wird. Die Staatsverwaltung übernimmt nunmehr unter den hier bezeichneten Bedingungen den der Nordbahn gehörigen Antheil der Verbindungsbahn, und gleichzeitig fällt ihr die Betriebsführung auf der Verbindungsbahnstrecke Nordbahnhof-Hauptmauth zu, welche bisher von der Nordbahn besorgt wurde. Der Kaufpreis von 600 000 fl. wird im Sinne der vertragsmässigen Licenz durch Bezahlung einer Jahresrente innerhalb der Konzessionsdauer der Nordbahn getilgt werden. Auf jeden Sechstelantheil der Verbindungsbahn entfiel im Jahre 1884 ein Erträgniss von 44 377 fl., im Jahre 1885 ein Erträgniss von 36 971 fl.; wenn das Erträgniss im laufenden Jahre die gleiche Höhe erreicht, so repräsentirt dasselbe eine sechsprozentige Verzinsung für den vom Staate zu entrichtenden Einlösungspreis, und es erweist sich also die Transaktion für den Staat finanziell vortheilhaft.

Die Eisenbahntarife zwischen Oesterreich-Ungarn und Serbien.

In Belgrad haben kürzlich Verhandlungen zwischen den Delegirten der Oesterreichischen und der Ungarischen Staatsbahnen, sowie des Ungarischen Kommunikationsministeriums einerseits und den Vertretern des Serbischen Bautenministeriums und der Serbischen Staatsbahnen andererseits wegen Erstellung direkter Eisenbahntarife von Oesterreich-Ungarn nach Serbischen Binnenstationen stattgefunden. Hierüber meldet der „P. Ll.“, „dass nunmehr die Schwierigkeiten, welche sich der Erstellung direkter Eisenbahntarife im Wechselverkehr zwischen Serbien und den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen bisher entgegengestellt hatten, als beseitigt betrachtet werden können, so dass Hoffnung vorhanden ist, die von der Handelswelt so lebhaft gewünschten direkten Verkehrsbeziehungen mit Serbien recht bald stabilisirt zu sehen. Die erwähnte Mission der Delegation bestand eben darin, die schon seit länger aufgetauchten Differenzen zu beseitigen und eine gedeihliche Lösung der komplizirten Verkehrsfragen herbeizuführen, was auch zum grössten Theil gelungen sein soll. Eine Annäherung findet man umsomehr im beiderseitigen Interesse, als es sich um den Güteraustausch auf dem unterbrochenen Schienenweg handelt, welcher gegenüber der jetzt hauptsächlich frequentirten Donauroute grosse Vortheile bietet, zumal da nach Schluss der Schifffahrt jener Verfrachtungsweg mehrere Monate hindurch nicht benutzt werden kann. Der Verkehr im Export aus Serbien würde sich noch mehr entwickeln, wenn auf den Serbischen Eisenbahnen nicht abnorm hohe Beförderungstaxen zur Einhebung gelangen würden, welche der Benutzung dieses Verfrachtungsweges wesentlich Eintrag thun und andererseits viele Güter auf die Achskonkurrenz nach den Donau- und Savestationen verweisen. Der Import ausländischer Fabrikate nach Serbien und namentlich den südlichen Gebieten dieses Landes leidet unter der gleichen Kalamität. Die komplizirte Verwaltung der Serbischen Staatseisenbahnen behindert, wie behauptet wird, die Verfolgung einer rationellen, den volkswirthschaftlichen wie fiskalischen Interessen Rechnung tragenden Verkehrspolitik. Die Ungarischen Eisenbahnverwaltungen, welche durch die Gebahrung der Serbischen Staatsbahndirektion naturgemäss mitbetroffen werden, hegen die volle Zuversicht, dass die Erfahrung bald den richtigen Weg zeigen und eine Aenderung in dem in letzter Reihe unhaltbar werdenden Prinzip herbeiführen müsse.“. — Diesen optimistischen Auslassungen gegenüber ist leider folgendes zu bemerken: Die Differenzpunkte kulminiren nämlich in der Interpretirung jener Bestimmung der Conférence à quatre, welche die Errichtung direkter Tarife auf Grund ermässigter Einheitssätze vorschreibt. Die Vertreter der Serbischen Staatsbahnen behaupteten auch in dieser Konferenz ihren früheren Standpunkt und erklärten, jene billigen Durchschnitts-Einheitssätze rücksichtlich ihrer Strecken insolange nicht zugestehen zu können, als der Anschluss mit Konstantinopel und Salonichi nicht ausgebaut sei. Es könnte bis dahin nur für einzelne Artikel durch deren Deklassifikation Ermässigungen zugestanden werden. Hierüber soll nun demnächst ein Antrag gestellt und wieder berathen werden.

Konferenz, betreffend den Donau-Umschlagsverkehr via Oderberg-Wien.

Eine solche fand auch kürzlich statt, indem sich die Delegirten der Preussischen Staatsbahnen mit den Vertretern der Serbischen und Oesterreichischen Staatsbahnen, der Oesterreichischen Nordwestbahn, der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft in Wien vereinigten, um den nach Serbischen, Bulgarischen und Russischen Stationen via Oderberg-Wien bestehenden Donau-Umschlagstarif durch Aufnahme Serbischer Binnenstationen, sowie Deutscher Gebiete zu erweitern, ferner auch durch Erstellung neuer Ausnahmetarife zu vervollständigen. Diese Konferenz führte aber zu keinem Resultat, indem in einzelnen Instradirungsfragen sowohl zwischen den Oesterreichischen Bahnen untereinander als auch gegenüber den Deutschen Bahnen keine Einigung erzielt werden konnte, andererseits aber von den Vertretern der Serbischen Bahnen erklärt wurde, einstweilen keine neuen Konzessionen rücksichtlich ihrer Strecken zugestehen zu können. Es wurde demnach beschlossen, die Erweiterung dieser Tarife nur im Verkehr mit den Donaustationen durchzuführen.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat der Firma Siemens & Halske in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrisch zu betreibende Eisenbahn, vom Bahnhofe Lend-Gastein der Salzburg-Tiroler Staatsbahn ausgehend, unter Berührung der Ortschaft Lend und durch die Gasteiner Klamm im Gasteiner Thale entlang bis Wildbad Gastein, und dem Adalbert Grafen Kottulinski in Neudau in Steiermark im Vereine mit der Firma G. Borckenstein & Sohn in Burgau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Fürstenfeld über Burgau nach Hartberg auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt. — Das Handelsministerium hat ferner die dem Dr. S. Nagel in Prag im Vereine mit Emanuel Muzika, Viktor Noback und Wilhelm Wertheimer mit dem Erlasse vom 29. Januar 1886 auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Wolframs der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn nach Triesch, und die der Oesterreichischen Lokal-Eisenbahngesellschaft in Prag mit dem Erlasse vom 17. März 1886 ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Wsetin nach dem Vlarapasse oder einem anderen geeigneten Punkte der Eisenbahnlinie Ungarisch-Hradisch-Vlarapass auf weitere sechs Monate verlängert.

Bahneröffnungen in Oesterreich.

Die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn hat mehrere Lokal- und Industriebahnen eröffnet. So erfolgte am 10. d. Mts. die Eröffnung der Lokalbahn von Jenschowitz nach Luzec, ferner der Industriebahn in die Kaiserliche Zuckerfabrik Swolenowes. Die Lokalbahn von Zasmuk nach Becsvar dürfte noch im laufenden Herbste eröffnet werden. Die Industriebahn von Littau in die gleichnamige Zuckerfabrik wurde vor Beginn der Kampagne der genannten Fabrik dem Verkehre übergeben.

Kolomeaer Lokalbahnen.

Nachdem auf den Linien Kolomea-Peczenizyn und Kolomea (Nadwornaer Vorstadt)-Kniazdwor die Brückenproben und die technische Vorrevision in der Zeit vom 14. bis 16. September mit zufriedenstellendem Ergebnisse durchgeführt worden waren, wurde, wie das „C.-Bl. f. E.“ berichtet, am 25. September die technisch-polizeiliche Prüfung vorgenommen, deren Ergebniss so günstig war, dass die Kommission über Ermächtigung des Handelsministeriums die Eröffnung dieser Linien für den Personen- und Güterverkehr vom 1. Oktober ab bewilligen konnte. Die Linien haben folgende Bau-, beziehungsweise Betriebslängen: Linie Kolomea-Peczenizyn-Szczepanowski, Baulänge 14,148 km, Betriebslänge 14,592 km; Linie Nadwornianskie Przedmiescie-Szeparowce-Kniazdwor, Baulänge 7,070 km, Betriebslänge 7,112 km. — Stationen und Haltestellen auf der Hauptlinie sind ausser dem Anschlussbahnhofe Kolomea: Debowo-Krynica (Personenhaltestelle), Kolomyja-Rynek (Personenhaltestelle), Nadwornianskie-Przedmiescie (Personenhaltestelle, beide letztere eventuell auch für Wagenladungsgüter), Bad Pruth (Personenhaltestelle), Werbiaz-Nizny (Personenhaltestelle), Sopow (Station), Sopow-Müller (Personenhaltestelle), Kujdanec (Personenhaltestelle), Peczenizyn-Szczepanowski (Station); auf der Zweiglinie: Diatkowce-Kühnel, Diatkowce-Brettler (beide Personenhaltestellen), Szeparowce-Wies (Personenhaltestelle) und Szeparowce-Kniazdwor (Station).

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Vorgänge in Bulgarien irritiren nicht mehr; das Auftreten der dortigen jungen Staatsmänner dem Czar gegenüber wird sogar bewundert; die Börse gewöhnt sich allmählich an die Lage der Dinge auf der Balkan-Halbinsel und gibt sich der

Hoffnung hin, dass der Friede erhalten bleibe. Diese günstige Disposition wird durch die übrigens im Herbste gewöhnlich vorkommende Geldknappheit und den Tod Ofenheim's, sowie des Verwaltungsraths-Präsidenten Wiener von Welten, von der Kreditanstalt und der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft, etwas getrübt, welchen Finanzmännern bedeutende Engagements auch in Bahnwerthen zugeschrieben wurden. Die Eisenbahnen scheinen endlich den Krisenpunkt überwunden zu haben; der Export hat sich zwar noch nicht gehoben, nur in einigen Artikeln ist eine grössere Lebhaftigkeit eingetreten, doch wird eine solche auch mit dem allmählichen Schwinden der Waarenvorräthe zuversichtlich erwartet. Aus vielen Ursachen ist Staatsbahn (241) gestiegen: sie verfährt 8000 Waggons — Dünger von Temesvar nach Prag, Paris schickt Kaufordres, die Sonntag in Budapest unter dem Vorsitze des Präsidenten Joubert stattgefundene Sitzung des gemeinsamen Verwaltungsrathes (über welche wir noch berichten werden) soll entscheidende Beschlüsse über die theilweise Einlösung des Januarkoupons, die weitere Prioritätenemission und die endliche Konsolidirung des Pensionsfonds gefasst haben. In den übrigen Bahnaktien war es ziemlich still. Carl-Ludwigbahn (192,25), Nordwestbahn (170,25) und Elbethal (169,50) büssten gegen die Vorwoche unbedeutend ein; dasselbe gilt von der Südbahn (106,50) von der man jedoch eine grössere Einnahme durch den Transport vieler Waggons erwartet, welche von der Wiener Leihanstalt den Italienischen Bahnen überlassen und dabei mit einer Hinfracht beladen werden sollen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat die Zurechnung der am 16. d. Mts. eröffneten, im Eigenthum der Bayerischen Staatsbahn befindlichen, 25,24 km langen Lokalbahn Neustadt a. d. W. N.-Vohenstrauss zu den Vereins-Bahnstrecken ausgesprochen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4603 vom 13. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 4636 vom 15. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 7/8. d. Mts. in Lübeck abgehaltenen Sitzung (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 4645 vom 17. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten, betreffend Antrag auf authentische Erklärung der Grundzüge für die Zulassung von Vereins-Lenkachsen (abgesandt am 21. d. Mts.).

No. 4658 vom 17. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 19. d. Mts.).

No. 4675 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Kassirung der Vereinskarte No. 2445 (abgesandt am 21. d. Mts.).

No. 4688 vom 20. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Approbirung von Vereins-Lenkachsen (abgesandt am 21. d. Mts.).

Enqueteverhandlungen, betreffend die Wiener Stadtbahn

und Aufklärungen bezüglich der Metropolitan Railway.

Hierüber entnehmen wir der „N. Fr. Pr.“ folgende Mittheilungen: Die in Angelegenheit der Wiener Stadtbahn im Auftrage des Handelsministeriums einberufene Enquete hat ihre zweite Sitzung abgehalten. Anwesend waren mit Ausnahme des dienstlich verhinderten Baudirektors der Staatsbahnen, Hofrathes Bischoff, die gleichen Mitglieder wie bei der ersten Konferenz. Die erste zur Erörterung gelangende Frage lautet: „Soll nur ein Lokalverkehr auf der Stadtbahnlinie Heiligenstadt-Münzamt-Hütteldorf eingeführt werden, beziehungsweise nur eigene Züge auf dieser Bahn verkehren?“ Hierzu wurde vorerst seitens des Vertreters der Firma Siemens & Halske eine Erklärung dahin abgegeben, dass dieselbe unter dem Lokalverkehre jener Strecke zwei Gruppen von Zügen unterscheidet, und zwar Stadtbahnzüge für den Lokalverkehr innerhalb der Stadt und Vorortzüge für den Lokalverkehr der Stadt mit den an den Hauptbahnen gelegenen Vororten, welch letztere Züge von der Stadtbahn auf die anschliessenden Hauptbahnen übergehen sollen und umgekehrt. Hinsichtlich dieser zweiten Gattung von Zügen, nämlich der Vorortzüge, hat die Mehrzahl der Vertreter der Bahnverwaltungen die Erklärung abgegeben, dass mit Rücksicht auf die obwaltenden Verkehrsverhältnisse ihrer Bahnen, insbesondere jene der Südbahn und der Staatsbahnen, ein direkter Uebergang der Vorortzüge auf die Stadtbahn nicht zulässig erscheine, vielmehr in den Wechselstationen ein Umsteigen zwischen den Vorort- und Stadtbahnzügen stattfinden müsse. Die Vertreter der Oesterreichischen Nordwestbahn und Aspangbahn bezeichneten die direkte Einführung ihrer Vorortzüge als mit ihren Betriebsinteressen vereinbarlich. Die zweite Frage: „Soll ein Theil der Züge der Hauptbahnen über die Stadtbahnlinie geleitet werden, und welche Züge?“ — wurde mit Ausnahme der Vertreter der Nordwestbahn und Wien-Aspangbahn von den übrigen betheiligten Bahnverwaltungen in ihrem ersten Theile verneint, die Einführung von Externzügen von sämmtlichen Bahnverwaltungen als unthunlich bezeichnet. Die für den Fall der Einführung eines Externverkehrs gestellte Eventualfrage, welche Punkte der Stadtbahnlinie Heiligenstadt-Hütteldorf als Stationen und welche als Haltestellen einzurichten sind — wurde dahin modifizirt, dass dieselbe nunmehr für den Vorortverkehr in Erwägung zu ziehen käme. Seitens der Mehrzahl der Bahnverwaltungen wurde die Errichtung von Stationen in Heiligenstadt im Anschlusse an die Franz-Josefbahn, auf dem Franz-Josefskai, bei der Wollzeile und nächst dem Münzamte zum Anschlusse an die Wiener Verbindungsbahn als wünschenswerth bezeichnet. Im übrigen wären an den geeigneten Punkten nur Haltestellen zu errichten. Die dritte Frage: „In welchen Minimalzeiträumen können die Züge aufeinander folgen?“ Diese Frage gab zu längerer Debatte Anlass, bei welcher vorwiegend rein technische Betriebsfragen eingehend erörtert wurden, wobei sich schliesslich ergab, dass als kürzeste Zeitintervalle für das Aufeinanderfolgen der Personenzüge in den Stunden des stärksten Verkehrs unter gewissen Voraussetzungen und Bedingungen ein Zeitraum von 3 Minuten angenommen werden kann. Vierte Frage: „Kann der Frachtenverkehr auf der Strecke Hauptzollamt-Hütteldorf-Penzing aufrechterhalten werden?“ Diese Frage wurde einstimmig bejaht, jedoch mit dem Hinweis auf die Nothwendigkeit einer theilweisen Verlegung des Frachtenverkehrs auf die Nachtzeit, gegen welche Dispositionen prinzipielle Bedenken nicht erhoben wurden. Hiernach entfiel die Eventualfrage: „Welche Vorkehrungen sind im Falle der Benutzung der Donau-Uferbahn für die Abwickelung des Hauptverkehrs zum Hauptzollamte und zur Grossmarkthalle zu treffen?“ Die 5. Frage: „Wie sollen die bestehenden, in die Stadtbahnlinie einzubeziehenden Strecken der Wiener Verbindungsbahn und die Strecke Hetzendorf-Hütteldorf-Penzing für die Durchführung des Stadtbahnverkehrs ergänzt werden, und welche Umgestaltungen, beziehungsweise Neuanlagen sind an der Einmündungsstelle der Donaukanal-Linie nächst dem Hauptzollamte erforderlich?“ wurde hinsichtlich jeder einzelnen Theilstrecke abgesondert erörtert, und a) bezüglich der Strecke Hütteldorf-Penzing bis Unterhetzendorf und b) bezüglich der Strecke Unterhetzendorf bis zum Südbahnhofe Meidling seitens des Vertreters der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen unter der Voraussetzung, das eine Steigerung der gegenwärtigen Zugsfrequenz daselbst kaum eintreten dürfte, dahin beantwortet, dass die dermalen bestehenden Einrichtungen voraussichtlich genügen und weitere Anlagen ausser der Herstellung eines zweiten Gleises in der Strecke Unterhetzendorf-Meidling und den ohnedies beabsichtigten Umgestaltungen auf dem Meidlinger Bahnhofe wenigstens vorläufig nicht erforderlich sein würden; c) in der Strecke vom Meidlinger Bahnhofe bis Matzleinsdorf — dem Endpunkte der Wiener Verbindungsbahn — wurde allseits die Herstellung eines eigenen Doppelgleises für die Fortsetzung des Personenverkehres der Stadtbahnlinie als unbedingt nothwendig bezeichnet; d) auf der Strecke der Wiener Verbindungsbahn von Matzleinsdorf bis zur Einmündung der Donaukanal-Linie nächst dem Bahnhofe Hauptzollamt werden die bestehenden Einrichtungen selbst für einen grösseren Personenverkehr als den heutigen noch genügen, und wurden vorläufig ausser der Einführung von Blocksignalen besondere Anlagen in dieser Strecke für die neue Bahn nicht nothwendig erkannt. Bei dem Anschlusse der Donaukanal-Linie nächst dem Bahnhofe Hauptzollamt wurde seitens der Vertreter der Wiener Verbindungsbahn die Anlage eines für den Betriebswechsel einzurichtenden Anschlussbahnhofes verlangt, dessen nähere Details zwischen dem Konsortium der Wiener Verbindungsbahn und dem Unternehmen der Stadtbahn, respektive der Donaukanal-Linie, zu vereinbaren sein werden. Bezüglich des vom Vertreter der Firma Siemens & Halske diesfalls vorgelegten Entwurfes für die gedachte Anschlussstation erklärten die Vertreter der Wiener Verbindungsbahn, sich vorläufig nicht aussprechen zu können, und behielten sich ihre Aeusserung über dieses Projekt bis nach eingehender Prüfung desselben vor.

Bezüglich des Verkehrs der Metropolitan Railway in London ist zu bemerken, dass die Widener Lines, das ist jenes Gleisepaar, welches dem Vorortverkehr Londons gewidmet ist, in dem Elaborate von Siemens & Halske als der projektirten Donaukanal-Linie vollkommen analog bezeichnet wird. An dieses Gleisepaar der Londoner Bahn schliessen vier Privatbahnen an, welche die von den Vororten an ihre Stamm-

linien kommenden Vororte- (Lokal-) Züge über die in Rede stehende Stadtbahn in und durch die City und umgekehrt führen. Ausserdem schicken diese Bahnen auch ihre Güterzüge über dasselbe Gleisepaar der Stadtbahn, und zwar nicht nur Nachts, sondern auch am Tage zwischen den Personenzügen hindurch. Die anschliessenden Bahnen fahren auf den Widener Lines der Metropolitanbahn ihre Züge mit eigenem Personal und eigenen Maschinen, sie haben sogar an dieser Stadtbahn ihre eigenen Güterstationen. Bei dem geschilderten Verkehr werden nun auf dieser Stadtbahn in jeder Fahrrichtung von 5 Uhr Früh bis 12 Uhr Nachts 214 Personenzüge und 87 Güterzüge, ausserdem aber Nachts noch 37 Güterzüge befördert, so dass insgesammt täglich 676 Züge auf dem Gleisepaar der Widener Lines der Metropolitanbahn verkehren.

Aus Russland.

Ueber die Einnahmen der Russischen Eisenbahnen im ersten Halbjahre 1886.

Die offizielle Wochenschrift, der „Anzeiger der Regierungsvorschriften des Ministeriums der Wegekommunikationen" brachte in der letzten Nummer den statistischen Bericht über die Einnahmen der Russischen Bahnen für das erste Halbjahr, bis zum 1. Juli, welche sehr ungünstig lauten. Von den 8 Kronsbahnen, die 1885 schon im Betriebe waren und den Vergleich mit dem Vorjahre zulassen (die 9., die Jekaterinenburg-Tjumener Bahn wurde in den letzten Tagen des Jahres 1885 eröffnet), haben sechs eine Mindereinnahme gegen das Vorjahr 1885 im ersten Halbjahr 1886 zu verzeichnen. Nur bei zwei Bahnen: der Jekaterinenbahn von 511 Werst und der 72 Werst langen Baskuntschaksalzbahn sind die Einnahmen bei der ersteren um 8 pCt., bei der letzteren am 14 pCt. im ersten Halbjahr 1886 gegen 1885 gestiegen; die nächsten 5 haben 2,82 pCt. bis 22,77 pCt. Mindereinnahme gegen das Vorjahr; die sechste und letzte ist nur ein 14 Werst langer Zweig der Tambow-Saratower Bahn, einem reichen Gutsbesitzer Ustinow gehörig, aber in Verwaltung der an sie anschliessenden Kronsbahn; diese hat sogar 45 pCt. Mindereinnahme gehabt. Von den 42 Privatbahngesellschaften, die aber 51 Abrechnungen geben, da mehrere Gesellschaften 2—4 Linien besitzen, über welche sie gesonderte Rechnung führen, haben nur neun Strecken eine grössere Einnahme als 1885 in denselben 6 Monaten gehabt und von diesen 9 waren drei kleine Bahnen: von 73 Werst (Wolga-Don Sektion der Grjäsy-Zaryzin Bahn), resp. 31 Werst (Putilowsche Hafenbahn der Grossen Gesellschaft), und 26 Werst (Lodzer Bahn); wovon die erste 3 pCt., die zweite 17 pCt., die dritte 16 pCt. Mehreinnahme gegen das Vorjahr erzielte — was bei der Kürze der Bahnen nicht viel sagen will. Zwei längere Bahnen, die St. Petersburg-Warschauer von 1207 Werst und die schmalspurige 192 Werst lange Jaroslawl-Wologda Bahn haben eine kleine Vermehrung ihrer Einnahmen zu verzeichnen, von 0,58 pCt. resp. 1,66 pCt., was auch für ihre Länge nicht viel bedeutet. Nach Abzug der obenerwähnten 3 unbedeutenden Bahnen und der 2, obgleich längeren mit ganz unbedeutenden Mehreinnahmen, bleiben nur 4 Bahnen übrig, die wirklich ein Wachsen der Bruttoeinnahmen im Vergleich zum Vorjahr für dieselben 6 Monate zeigen. Es sind dies zunächst die Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Bahn von 138 resp. 325 Werst mit je 5 pCt.; dann die Transkaspische von 940 Werst und die Iwangorod-Dombrowo Bahn von 432 Werst mit 54 resp. 69 pCt., letztere zwei Bahnen sind die einzigen, die wirklich ein starkes Wachsthum der Einnahmen gezeigt haben; aber bei der letzteren muss man in Betracht ziehen, dass sie im Laufe des Jahres 1885 am 15. September noch um 25 Werst verlängert wurde, was natürlich einen grossen Einfluss auf den scheinbar hohen Prozentsatz der Mehreinnahmen im Vergleich mit dem Vorjahre haben muss, wo die 25 Werst noch nicht dem Betriebe übergeben waren. Das enorme Wachsen der Einnahmen der Transkaukasischen Bahn im I. Semester 1886 war schon im II. Semester 1885 bemerkbar und erklärt sich durch die mit jeder Saison wachsende Produktion der Erdölprodukte und der konstant jährlich steigenden Transporte der natürlichen Naphta, des gereinigten Petroleums und verschiedener Schmieren aus Baku nach Batum, vom Kaspischen Meere bis zum Schwarzen Meere, um die Schwarzen Meerhäfen und die Häfen des Mittelmeeres und heute sogar die Deutschen Nordseehäfen mit diesen Produkten zu versorgen. — Die andern 42 Abrechnungsstrecken haben durchweg weniger im 1. Halbjahr 1886 als 1885 eingenommen und zwar zwanzig von ihnen über 10 pCt. bis 33 pCt. weniger, die Wladikawkasbahn unter ihnen aber sogar 46 pCt. weniger, die andern zweiundzwanzig Bahnen hatten 1,28 bis 10 pCt. Mindereinnahme gegen das Vorjahr.

Die kleine hier folgende Tabelle zeigt übersichtlich die Einkommen der besprochenen Bahnen im Juli und August 1886 und deren Einfluss auf das Minus oder Plus im laufenden Jahre 1886 gegen 1885 und gleichzeitig die besseren Resultate des Monat Juli.

Name der Bahn	pro Juli 1886 im Vergleich mit 1885		vom 1. Januar bis 1. August 1886 im Vergleich mit 1885	
	mehr R.	weniger R.	mehr R.	weniger R.
1. Warschau-Wien	52 883	—	271 966	—
2. „ -Bromberg	12 823	—	36 484	—
3. Rybinsker	254 373	—	319 872	—
4. Lodzer	9 702	—	47 628	—
5. Riga-Dünaburg	4 193	—	—	150 000
6. Dünaburg-Witebsk	35 716	—	—	169 018
7. Warschau-Terespol	12 080	—	—	67 000
8. Donetzbahn	10 247	—	—	67 218
9. Moskau-Brest	42 767	—	—	14 706
10. Baltische	12 155	—	—	250 373
11. Losowo-Sewastopol	14 718	—	—	542 341
12. Moskau-Kursk	12 001	—	—	132 752
13. Gr. Gesellschaft Nicolaib.	362 488	—	—	660 333
14. Warschauer	—	31 475	—	1 383
15. Nishnibahn	—	37 821	37 455	—
16. Morschansk-Ssysran	—	27 169	—	828 476
17. Tambow-Koslow	—	168	—	29 478
18. Orenburger	—	109 244	—	687 347
19. Grjäsi-Zaryzin I	—	14 730	—	121 987
20. „ „ II	—	20 801	—	218 063
21. Uralbahn	—	22 870	—	103 953
22. Moskau-Jaroslawl	—	63 439	—	121 881
23. Jaroslawl-Wologda	—	3 736	2 330	—
24. Riga-Mitau	—	3 436	—	11 602

Name der Bahn	pro August 1886 im Vergleich mit 1885		vom 1. Januar bis 1. September 1886 im Vergleich mit 1885	
	mehr R.	weniger R.	mehr R.	weniger R.
1. Dünaburg-Witebsk	—	1 285	—	170 304
2. Rybinsker	196 424	—	516 296	—
3. Warschau-Wien	29 475	—	301 442	—
4. „ -Bromberg	7 846	—	44 331	—
5. Riga-Dünaburg	8 336	—	—	141 994
6. „ -Mitau	1 050	—	—	10 552
7. Moskau-Jaroslawl	1 231	—	—	120 650
8. Jaroslawl-Wologda	8 732	—	—	170 304

Amerikanische Korrespondenz.

Die Arbeit des Wagen-Abrechnungsverbandes.

In der letzten, in Buffalo im Juni d. J. abgehaltenen Jahresversammlung dieses Verbandes wurde ein Spezialkomitee von 3 Mitgliedern ernannt mit dem Auftrage, in mündlichen Verhandlungen mit den Direktoren der noch nicht zum Verbande gehörigen Bahnen zu versuchen, diese zum Beitritt zu bewegen.

Zu diesem Zwecke haben die Beauftragten das folgende Rundschreiben versandt:

Der Gegenstand dieses Vereins ist die Verbesserung der Abrechnungen und die Förderung und Weiterbildung des Wagendienstes im allgemeinen. Gemäss dem Satze; „Einigkeit macht stark", wurde derselbe im J. 1876 von einer geringen Anzahl von Wagen-Abrechnungsbeamten verschiedener Bahnen geschlossen, er ist seitdem fortwährend gewachsen an Mitgliederzahl wie auch in der allgemeinen Gunst und zählt gegenwärtig ¾ aller Bahnen der Vereinigten Staaten zu seinen Mitgliedern.

Die trefflichen Erfolge dieses Verbandes sind überall fühlbar geworden. Die Wagenrapporte sind vereinfacht, ein vollständiges System von Wagen-Laufbestimmungen ist eingeführt und es sind hierdurch bei manchen Bahnen Ersparnisse an Wagenbeamten eingetreten; schliesslich ist, was besonders wichtig, ein gleichmässiger Wagenmiethesatz vereinbart, dessen allgemeine Annahme in Aussicht steht. Auf unserer Jahresversammlung haben die Mitglieder den Vortheil, ihre Einrichtungen mit denen anderer Bahnen vergleichen und die Aeusserungen über die gemachten Erfahrungen von allen Theilen der Vereinigten Staaten sowie von Kanada vernehmen zu können. Von einem Komitee werden stets vorher die wichtigsten Gegenstände für die Tagesordnung vorbereitet, und letztere wird jedem Mitgliede vorher zugesandt, sodass die Meinung des Direktors danach eingeholt werden kann.

Jedes Mitglied hat aber auch das Recht, während der Versammlung andere, auf das Wagenabrechnungswesen bezügliche Gegenstände vorzubringen.

Mitglied kann jeder Wagenabrechner oder sonst von einer Direktion beauftragte Oberbeamte sein.

Die Mitgliedschaft wird erlangt durch Unterzeichnung der Satzungen, was auch von dem Verbandssekretär auftragweise geschehen kann.

Die Beiträge sind sehr niedrig. Im Jahre 1886 betragen sie nur 5 D. Eintrittsgeld wird nicht gezahlt.

Die Beschlüsse des Vereins sind für die betheiligten Bahnen nicht verbindlich, sondern nur, wie bei anderen Vereinigungen ähnlicher Art, als Empfehlungen anzusehen.

Die nächste Jahresversammlung findet im April 1887 in Atlanta statt u. s. w.

Verkehrsvertrag des West-Verkehrsverbandes.

Zwischen den Verwaltungen dieses Verbandes ist nach der „Railr. Gaz." Mitte September in Chicago ein neuer Verkehrs-Theilungsvertrag (pool) auf fünf Jahre geschlossen, welcher lediglich die Theilung der Bruttoeinnahmen aus dem gemeinsamen Güter- und Viehverkehr zur Grundlage hat. In 8 Abschnitten wird genau das bezügliche, ausserordentlich ausgedehnte Gebiet (westlich von Chicago) bezeichnet, und die Transportgegenstände, auf die sich ausnahmsweise das Abkommen nicht beziehen soll, werden angegeben, ebenso die Prozentsätze, welche einer jeden betheiligten Bahn zustehen sollen. Diese gehen bis auf 2—5 pCt. hinunter.

Präjudizien.

v. O. **Gerichtszuständigkeit aus §§ 29 u. 32 Civ.-Pr.-Ordn. Erfüllungsort beim Frachtvertrage** (Art. 324 H.-G.-B.). **Haftung des Transportunternehmers für das Verschulden seiner Bediensteten.** Thatbestand: Der Kläger hat der Thüringischen Eisenbahnverwaltung eine Anzahl Pferde zum Transport nach Leipzig übergeben. Auf dem Bahnhof in Leipzig haben die Pferde Verletzungen dadurch erlitten, dass der Wagen, in welchem sie dahin geführt worden waren, als er auf eine Drehscheibe geschoben wurde, mit den vorderen Rädern in die Grube der letzteren stürzte; die Bahnarbeiter hatten sich nicht zuvor versichert, ob die Drehscheibe in Ordnung gebracht sei. Kläger hat gegen den Preussischen Staatsfiskus, vertreten durch das Königliche Betriebsamt zu Weissenfels bei dem Landgericht Leipzig Klage auf Grund des Art. 396 Abs. 5 erhoben. Beklagter hat die Einrede der Unzuständigkeit des Gerichts vorgeschützt und die Verhandlung zur Hauptsache verweigert. Das Landgericht hat die Einrede verworfen und das Königlich Sächsische Oberlandesgericht zu Dresden durch Urtheil vom 5. Februar 1886 (Rep. O. II. 167/85) die Berufung des Beklagten zurückgewiesen aus folgenden Entscheidungsgründen: „Die Verwerfung der Einrede der Unzuständigkeit ist gerechtfertigt. Nach § 29 Civ.-Pr.-Ordn. ist für Klagen wegen nicht gehöriger Erfüllung eines Vertrages das Gericht des Ortes zuständig, wo die streitige Verpflichtung zu erfüllen ist. Die Klage beruht auf einem Frachtvertrage, den der Beklagte geständlich mit dem Kläger über den Transport von Pferden auf der von ihm betriebenen Eisenbahn von Erfurt nach Leipzig abgeschlossen hatte. Da hiernach das dem Beklagten verdungene Werk in der Ueberführung der Pferde nach Leipzig als dem Ablieferungsorte bestand, so war der Vertrag erst mit der Beendigung des Transportes, also mit der Ankunft und Ablieferung der Pferde in Leipzig erfüllt. Leipzig ist deshalb der Erfüllungsort, welcher im Vertrage selbst bestimmt war (Art. 32 Abs. 1 H.-G.-B.), wogegen die Aufnahme der Pferde in den Transportwagen und die Fortbewegung des letzteren von Erfurt nach Leipzig lediglich die Mittel zur Erfüllung des Vertrages bildeten. Die im § 29 erwähnte streitige Verpflichtung ist diejenige, deren nicht gehörige Erfüllung Anlass zu dem Anspruch auf Entschädigung gegeben hat. Auch wenn daher der Kläger Schadenersatz für die Beschädigung des von ihm aufgegebenen Frachtgutes in dem im Art. 396 Abs. 5 bezeichneten Umfange fordert, ist als Grundlage des Anspruchs immer der von ihm mit dem Beklagten abgeschlossene Frachtvertrag anzusehen, aus welchem der letztere für die Beschädigung des Frachtgutes nach Art. 395 bis zu dessen Ablieferung haftete. — Aber selbst wenn man von dem erwähnten Vertragsverhältnisse der Parteien absieht, würde das Prozessgericht nach § 32 Civ.-Pr.-Ordn. als zuständig anzusehen sein. Nach dieser Vorschrift ist für Klagen aus unerlaubten Handlungen das Gericht zuständig, in dessen Bezirk die Handlung begangen ist. Zu den hier gedachten unerlaubten Handlungen gehören nun zwar nicht schuldhafte Verletzungen einer blos vertragsmässigen Verbindlichkeit, dagegen aber nicht ausschliesslich strafbare Handlungen, sondern auch solche Handlungen, welche ein Privatdelikt enthalten und unter letzteren fallen unter anderem auch die zur Begründung der aquilischen Klage geeigneten Handlungen. Nach der von dem Beklagten eingeräumten Darstellung des Klägers über das Vorkommniss, welches die Beschädigung der Pferde des Klägers mit sich gebracht hat, kann unbedenklich angenommen werden, dass den Arbeitern des Beklagten an dem Unfalle eine Verschuldung beizumessen ist, welche diese nach den Vorschriften (§§ 1483 ff.) des Sächsischen Bürgerlichen Gesetzbuches schadenersatzpflichtig gemacht hat. Für diese Verschuldung hat, auch wenn man von dem Vertragsverhältniss der Parteien absieht, der Beklagte einzustehen; denn ist auch im allgemeinen als Regel festzuhalten, dass jemand für das Verschulden seiner Bediensteten, durch welches ein Dritter beschädigt worden ist, dem letzteren in ausserkontraktlichen Verhältnissen nicht zu haften hat, wenn ihm selbst nicht eine Verschuldung in der Auswahl oder in der Beaufsichtigung seiner Leute beigemessen werden kann, so tritt doch eine Ausnahme hiervon bei den grossen Transportanstalten, einschliesslich der Eisenbahnen ein, indem die Unternehmer derselben selbst für die bei ihren Dienstverrichtungen vorgekommene aquilische Culpa ihrer Bediensteten verantwortlich sind. Wollte man nun den klagbar gemachten Anspruch als einen solchen, welcher auf widerrechtlicher Schadenszufügung (§§ 1483 ff. Sächs. B. G.-B's.) beruht, auffassen, so würde die Zuständigkeit des Prozessgerichts nach § 32 der C.-Pr.-Ordn. begründet sein, da die schädigende Handlung in Leipzig begangen ist. Es würde auch der Anwendung dieser Vorschrift nicht entgegenstehen, dass die Klage nicht unmittelbar gegen diejenigen, welche die Handlung begangen haben, sondern gegen einen für die Folgen der letzteren civilrechtlich haftbaren Dritten gerichtet ist. Aus diesen Gründen war die Berufung als unbegründet zurückzuweisen. Die vom Kläger eingelegte Revision ist ohne Erfolg geblieben. In den Gründen zu dem Urtheile des Reichsgerichts ist gesagt: „Der zwischen den Parteien abgeschlossene Frachtvertrag war, wie das Oberlandesgericht zutreffend ausführt, von seiten des Beklagten nicht mit der Aufnahme der Pferde in Erfurt, sondern erst mit der Ankunft und Ablieferung derselben in Leipzig erfüllt. Nach § 29 der Civ.-Pr.-Ordn. ist für Klagen auf Entschädigung wegen Nichterfüllung oder wegen nicht gehöriger Erfüllung eines Vertrages das Gericht des Ortes zuständig, wo die streitige Verpflichtung zu erfüllen ist und unter „streitiger Verpflichtung" ist gemeint diejenige Vertragspflicht, deren Nichterfüllung oder nicht gehörige Erfüllung zu der Klage auf Entschädigung Anlass gibt. Hiernach erscheint, wie das Oberlandesgericht mit Recht annimmt, Leipzig als der im Vertrage selbst bestimmte, die Zuständigkeit des angerufenen Gerichts gemäss § 29 a. a. O. begründende Erfüllungsort und die Revision musste, ohne dass es einer Erörterung darüber bedurfte, ob die Zuständigkeit auch nach § 32 der Civ.-Pr.-Ordn. begründet wäre, zurückgewiesen werden." (Erk. des VI. Senats des Reichsgerichts vom 7. Juli 1886; Archiv f. civilr. Entscheid. Bd. VII S. 606 ff.)

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Der im Ausnahmetarife für Mehl vom 1. August 1886 enthaltene Frachtsatz für Zittau-Altenstadt wird mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. Js. von 2,11 auf 3,11 ℳ berichtigt.

Dresden, den 18. Oktober 1886. (2193)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

2. Eröffnungen.

Warstein-Lippstadter Eisenbahn. Das vom Bahnhofe Anröchte ausgehende Anschlussgleise nach der Ziegelei beziehungsweise nach dem Steinbruch des Herrn Schlüter-Francke ist dem Betriebe übergeben worden.

Für die Ueberführung von Gütern nach oder von der Ziegelei (Steinbruch) werden erhoben: für Wagenladungen (nach Belastung der Wagen berechnet):

pro 5 000 kg . . . . 0,75 ℳ
„ 10 000 „ . . . . 1,50 „

Lippstadt, den 20. Oktober 1886. (2194)
Die Betriebsdirektion.

3. Güterverkehr.

Für die Beförderung von Kokes von der Oberhohndorf-Reinsdorfer Privatkohlenbahn nach **Unterwellenborn** und

Rosenberg in Bayern wird nach Erfüllung eines Transportquantums von 500 Wagen zu 10 000 kg in 6 Monaten, vom 1. d. Mts. an gerechnet, eine Rückvergütung von 1 ℳ 50 ₰ für den Wagen gegen Vorlage amtlichen Versandnachweises geleistet. Diese Ermässigung gilt auf die Dauer eines Jahres, mithin bis Ende September 1887.

Dresden, am 19. Oktober 1886. (2195)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Berlin-Thüringisch-Bayerischer Verband. Für die Beförderung von Kalksteinen, welche im Hochofenbetriebe als Zuschlagkalk Verwendung finden, bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg oder Frachtzahlung hierfür zwischen Rosenberg und Unterwellenborn, tritt mit sofortiger Gültigkeit ein Ausnahmefrachtsatz von 0,58 ℳ für 100 kg in Kraft.

Erfurt, den 17. Oktober 1886. (2196)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr, Einführung von Nachträgen. Am 1. November d. J. treten je ein Nachtrag II zu den Heften C 1, 2, 3 und 6 sowie ein Nachtrag III zum Heft C 4 des Rheinisch - Westfälisch - Niederländischen Gütertarifs vom 1. November 1883 bezw. 15. Januar 1884 in Kraft.

Dieselben enthalten eine Aenderung der Vorbemerkungen zu den Tariftabellen, Bemerkungen wegen des Uebergangs der Station Oberhausen B. M. in den Eisenbahn - Direktionsbezirk Köln (rechtsrheinisch) und der Station Holzminden in den Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg, Schliessung der Station Deutz B. M. für den Eilgutverkehr und der Station Vogelheim für den Güterverkehr, Beschränkung des Abfertigungsdienstes auf den Stationen Barmen (Unter) Rh. und Elberfeld (Ottenbruch), Tarifsätze für Krebsöge und Wülfrath.

Ferner werden durch dieselben Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife B und C für Eisen und Stahl u. s. w., der Spezialtarife I u. II u. s. w., des Ausnahmetarifs L für die Ausfuhr von Blei, des Spezialtarifs I sowie ein Ausnahmetarif M für Gemüse eingeführt.

Die durch Berichtigung eintretenden Erhöhungen haben erst vom 15. Dezember d. J. Gültigkeit.

Elberfeld, den 16. Oktober 1886. (2197)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. November d. J. gelangt zu dem vom 1. Juni 1886 ab gültigen Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke **Elberfeld** und **Altona** der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält Ausnahme-Frachtsätze für Eisen des Spezialtarifs II für den Verkehr nach den Stationen Ludwigslust-Schleswig (Güterbahnhof) und Spandau B. H. des Direktionsbezirks Altona.

Exemplare des Nachtrags sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen.

Elberfeld, den 16. Oktober 1886. (2198)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Die im Spezialtarif II des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs unter der allgemeinen Bezeichnung „Oelkuchen und Oelkuchenmehl“ aufgeführten Artikel werden in den Ausnahmetarif 2 für Getreide etc. des Nord - Ostsee - Verbands-Gütertarifes widerruflich aufgenommen und nach den Sätzen jenes Ausnahmetarifes so lange berechnet, als sich die Frachtberechnung nach den regulären Sätzen des Spezialtarifs II nicht niedriger stellt.

Altona, den 18. Oktober 1886. (2199)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbumschlags-Verkehr in Dresden und Riesa. Nachtrag IV zu den „Vergünstigungen für den Elbumschlag in Dresden“ und Nachtrag V zu den „Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Riesa-Elbkai“, ermässigte Frachtsätze enthaltend, sind erschienen und durch unsere Wirthschafts - Hauptverwaltung zu beziehen.

Dresden, den 18. Oktober 1886. (2200)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Rumänisch- bezw. Galizisch- und Südwestrussisch - Norddeutscher Maisverkehr. Die im Tarif für obenbezeichneten Verkehr für die Station Otusch des Eisenbahn - Direktionsbezirkes Berlin einerseits und den Stationen Brody, Podwoloczyska, Krystynopol, Sokal und Zuczka transito andererseits enthaltenen Frachtsätze werden vom 10. Dezember d. J. ab um durchweg 0,03 ℳ pro 100 kg erhöht.

Breslau, den 16. Oktober 1886. (2201)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Galizisch-Rumänischer Eisenbahnverband. Galizisch - Rumänischer Eisenbahnverband. Fortbestand der Verbandtarife. Die in den vorbezeichneten Verbänden bestehenden Tarife, welche laut Bekanntmachung vom 11. September 1886 mit 31. Oktober l. J. zur Aufhebung gelangen sollten, bleiben nunmehr auch über den letztgenannten Termin hinaus bis auf Weiteres in Wirksamkeit und zwar:

1. Der Tarif für den Oesterr.-Galiz. - Rumänischen Eisenbahnverband vom 1. Oktober 1885 sammt den Nachträgen I — III.
2. Der Tarif für den Galiz.-Rumän. Eisenbahnverband vom 1. Dezember 1883 sammt Nachtrag I.
3. Der Ausnahmetarif für den Transport von Mais bei Verladung in loser Schüttung (alla rinfusa) von Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Rumän. Linien) nach Stationen der Lemberg-Czernowitz - Jassy Eisenbahn (Oesterr. Linien) vom 15. März 1884.
4. Der Spezialtarif für den Transport von Südfrüchten etc. von den Stationen Braila und Galatz der Rumän. Eisenbahnen nach Stationen der Galiz. Carl-Ludwigbahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Oesterr. Linien) vom 1. August 1885.

Wien, den 19. Oktober 1886. (2202)
Die Centralleitung
der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Galizisch - Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Einführung eines neuen Verbandtarifes. Mit 1. November d. J. tritt für den obbezeichneten Verkehr ein neuer Tarif für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie lebenden Thieren in Wirksamkeit.

Derselbe besteht aus fünf Heften und umfasst den Verkehr zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Galizische Linien), K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwigbahn, K. K. priv. Lemberg-Czernowitz - Jassy Eisenbahn (Oesterr. Linien), K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Galizischen Stationen der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Kgl. Ungar. Staatsbahnen, priv. Oesterr. - Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft, K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Ungarischen Nordostbahn anderseits, sowie den Verkehr zwischen Ungarischen Stationen der Ersten Ungarisch - Galizischen Eisenbahn einerseits und Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Oesterr. Linien), K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwigbahn, K. K. priv. Lemberg-Czernowitz - Jassy Eisenbahn (Oesterr. Linien) und K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn anderseits.

Dieser Tarif enthält Frachtsätze für die nach Theil I der Lokaltarife bestehenden gemeinsamen Waarenklassen bis inkl. Klasse C, sowie für den Spezialtarif 1 und 2 und Ausnahmetarif III (Emballagen).

Weitere Ausnahmetarife werden zu einem späteren Zeitpunkte in einem separaten Hefte zur Einführung gelangen.

Exemplare der einzelnen Hefte des gegenständlichen Tarifes können bei den betheiligten Verwaltungen zu dem auf den Heften vorgedruckten Preise bezogen werden.

Wien, Budapest, im Oktober 1886. (2203)
K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Die in Nummer 92 vom 25. November 1885 beziehungsweise in Nummer 14 vom 17. Februar 1886 veröffentlichte Frachtermässigung für Getreide- und Oelsaattransporte ab Nowosielitza loco und transito nach Königsberg und Danzig wird unter den bisherigen Bedingungen mit neuerlicher Gültigkeit ab 24. Oktober l. J. bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1886 verlängert.

Wien, den 19. Oktober 1886. (2204)

K. K. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die im Uebernahmetarif für die Beförderung von Zucker aller Art und Eisen und Stahl etc. im Verkehr von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Rumänischen, Serbischen und Bulgarischen Stationen via Wien (Donauufer-Bahnhof), gültig vom 1. April 1886, auf Seite 3—5 und Seite 9 angegebenen und mittelst Nachtrages I vom 15. August 1886 aufgehobenen Frachtsätze nach den Rumänischen Stationen: Bechet, Braila, Bucarest, Calafat, Calaras, Corabia, Crajova, Czernawoda, Galatz, Giurgevo, Gura-Jalonnitza, Hirsova, Oltenitza, Ostrov, Pitesti, Ploesti, Slatina, Sulina, Tultscha, Turn-Mogurello, Turn-Severin und Zinnitza werden mit sofortiger Gültigkeit wieder zur Einführung gebracht.

Wien, den 18. Oktober 1886. (2205)
Die Direktion
für finanzielle, kommerzielle und Montanangelegenheiten.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 83 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 23. Oktober 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

3. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen Russischer Provenienz treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Granica	1,264 *M.*
Nach Dresden-Elbkai von Granica	1,614 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz 10 ₰, Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt. Für Oelkuchen ermässigt sich der Frachtsatz Granica-Dresden-Elbkai um 7 ₰ pro 100 kg.

Wien, am 16. Oktober 1886. (2206)
Die Betriebsdirektion.

Am 1. November fo. gelangt zu dem Gütertarife für den **Lokalverkehr der Holländischen Eisenbahn** vom 20. Mai 1884 der V. Nachtrag zur Einführung

Amsterdam, 15. Oktober 1886. (2207)
Die Spezialdirektion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mitteldeutsch - Schweizerischer Personen- und Gepäckverkehr. Am 1. November d. Js. tritt zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. April 1885 der Nachtrag II in Kraft, enthaltend Aenderungen der Bestimmungen des Haupttarifes bezw. des Nachtrags I.

Näheres durch die Billetexpeditionen.

Erfurt, den 20. Oktober 1886. (2208)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Personen- und Gepäckverkehr. Am 1. November d. J. tritt zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. Oktober 1883 der Nachtrag IX in Kraft, enthaltend abgeänderte und neue Fahrpreise und Gepäcktaxen.

Näheres durch die Billetexpeditionen.

Erfurt, den 20. Oktober 1886. (2209)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Durch § 5 Absatz 2 und 3 des Gesetzes vom 17. Mai 1884 (Ges. S. S. 129), § 5 Absatz 2 des Gesetzes vom 23. Februar 1885 (Ges. S. S. 11) und § 5 Absatz 2 des ferneren Gesetzes vom 23. Februar 1885 (Ges. S. S. 43) ist der Finanzminister ermächtigt worden, die Prioritätsanleihen der verstaatlichten Eisenbahnen, soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung zu kündigen, sowie auch den Inhabern der Schuldverschreibungen dieser Anleihen die Rückzahlung der Schuldbeträge oder den Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen anzubieten und die Bedingungen des Angebots festzusetzen.

Von diesen Ermächtigungen mache ich in Betreff der nachfolgend bezeichneten Schuldverschreibungen der Altona-Kieler Eisenbahn, nämlich:

1. der vierprozentigen Prioritätsobligationen I. Emission (Privilegium vom 19. Mai 1864) und
2. der vierprozentigen Prioritätsobligationen II. Emission (Privilegien vom 21. November 1866, 18. Januar 1868 und 20. Dezember 1876)

dahin Gebrauch, dass ich den Inhabern den Umtausch ihrer Schuldverschreibungen gegen Schuldverschreibungen der 3½ prozentigen konsolidirten Staatsanleihe jetzt unter folgenden Bedingungen anbiete:

a) Für die umzutauschenden Schuldverschreibungen wird derselbe Nennbetrag in Schuldverschreibungen der 3½ prozentigen konsolidirten Staatsanleihe gewährt.

b) Den Inhabern werden die umzutauschenden Schuldverschreibungen mit den bisherigen Zinsansprüchen noch bis zum zweitnächsten Zinsenfälligkeitstermine der Obligationen belassen, also bis zum 1. Juli 1887.

Diejenigen Inhaber, welche dieses Angebot annehmen wollen, haben ihre diesbezügliche Erklärung bis einschliesslich den 30. Oktober 1886 schriftlich oder mündlich bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona oder bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg, sowie bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Frankfurt a/Main unter vorläufiger Einreichung der Obligationen abzugeben.

Berlin, den 1. Oktober 1886.
Der Finanzminister.
von Scholz.

Vorstehende Bekanntmachung des Herrn Finanzministers wird hierdurch mit dem Bemerken veröffentlicht, dass den Erklärungen über die Annahme des Angebots ausser den Schuldverschreibungen (Obligationen) selbst ein Verzeichniss, welches Nummer und Nennwerth der letzteren enthält, für jede Gattung von Obligationen besonders, in doppelter Ausfertigung beizufügen ist. Das eine Exemplar wird mit einer Empfangsbescheinigung versehen, dem Einsender sofort wieder ausgehändigt und ist von demselben bei einstweiliger Wiederausantwortung der von der Annahmestelle mit einem Vermerk zu versehenden Obligationen zurückzugeben.

Formulare zu den erwähnten Verzeichnissen können von den in der vorstehenden Bekanntmachung des Herrn Finanzministers genannten Kassen unentgeltlich bezogen werden.

Wegen Einreichung der Obligationen zum Umtausch gegen 3½ prozentige Staatsschuldverschreibungen wird später das Erforderliche veranlasst werden.

Altona, den 6. Oktober 1886. (2210)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Submissionen.

Die Lieferung von:

2	Personenzug - Lokomotiven mit Tendern (1 Loos),
8	Güterzug - Lokomotiven mit Tendern (1 Loos),
5	Personenzug - Tenderlokomotiven (1 Loos),
6	Personenwagen I/II. Klasse (1 Loos),
7	„ III. „ (1 „),
5	Gepäckwagen (1 Loos),
35	bedeckten Güterwagen (1 Loos),
100	Trichterwagen (2 Loose),
30	Plattformwagen (1 Loos),
426	kompleten Radsätzen (3 Loose),
852	Tragfedern } (1 Loos)
1 015	Spiralfedern } (1 Loos)

soll unter Zugrundelegung der Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 vergeben werden.

Die Ausschreibungsunterlagen liegen in unserm maschinentechnischen Büreau hierselbst, altes Ufer No. 2 zur Einsicht offen, und werden daselbst gegen Entrichtung von 2 *M.* pro Lokomotivgattung, 2 *M.* pro Wagengattung, 2 *M.* für die Radsätze und 2 *M.* für die Trag- und Spiralfedern in Baar oder in Deutschen Reichspost-Briefmarken verabfolgt.

Angebote sind frankirt und versiegelt mit der äusseren Aufschrift:

Angebot auf Lieferung von Lokomotiven bezw. Personen-, Gepäck- und Güterwagen sowie Radsätze, Trag- und Spiralfedern

bis zum 6. November d. J., Vormittags 11 Uhr unserm maschinentechnischen Büreau einzureichen, zu welcher Zeit dieselbe in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter eröffnet werden.

Ende der Zuschlagsfrist 26. November d. J.

Köln, den 13. Oktober 1886. (2211)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Radreifenverdingung. Die im laufenden Rechnungsjahre noch erforderlichen 100 Radreifen zu Lokomotiven und 840 Radreifen zu Wagen aus Flussstahl (letztere in 3 gleichen Loosen) sollen in öffentlicher Ausschreibung beschafft werden. Bedarfsnachweisung, Zeichnungen und Bedingungen können im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse No. 10 eingesehen und auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 1 *M.* 25 ₰ bezogen werden.

Angebote, zu welchen das vorgeschriebene Formular zu benutzen ist, sind mit der Aufschrift:

Angebot auf Radreifen-Lieferung
bis zum Eröffnungstermine am
Freitag, den 5. November 1886,
Vormittags 11 Uhr

verschlossen und frankirt an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden. Die Zuschlagsfrist läuft mit dem 19. November d. J. ab. Die der Ausschreibung zu Grunde liegenden Bewerbungsbedin-

gungen sind in No. 66 des Deutschen Reichsanzeigers vom 17. März d. J. veröffentlicht. (2212)

Magdeburg, den 16. Oktober 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Oberbau-Materialien.

Die Lieferung von
a) 170 000 lfd. m Normalschienen 1885 aus Flussstahl (5 Loose),
b) 6 000 Stück Querschwellen aus Flusseisen,
c) 22 000 Paar Winkellaschen aus Flussstahl (2 Loose),
d) 222 000 Stück Unterlagsplatten aus Flussstahl (3 Loose),
e) 600 000 Stück Hakennägeln aus Schmiedeeisen (3 Loose),
f) 25 000 Stück Schraubnägeln — Tirefonds — aus Schmiedeeisen (2 Loose),
g) 185 000 Stück Schraubenbolzen aus Schmiedeeisen (4 Loose) und
h) 160 000 Stück doppelten Federringen aus Tiegelgussstahl (2 Loose)

soll verdungen werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 6. November, Vormittags 11 Uhr im diesseitigen Materialienbüreau hierselbst — Fürstenwallstrasse 10. — Angebote müssen bis zum obigen Termin an das vorbezeichnete Büreau mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbau-Materialien" eingesandt werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen, welche für die Lieferungen massgebend sind, sowie die zu Lieferungsangeboten zu benutzenden Formulare, liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 1 *M.* für jedes der 8 Bedingungshefte bezogen werden. Die im Reichsanzeiger vom 17. März d. J. No. 66 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" finden auch auf diese Verdingung Anwendung. — Die Zuschlagsfrist läuft mit dem 26. k. Mts. ab.

Magdeburg, den 14. Oktober 1886. (2213)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausschreibung von Wagendecken. Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Die Lieferung von 100 Stück kompleten Wagendecken für offene Güterwagen soll in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Die Verdingungsunterlagen nebst Angebotsverzeichniss liegen im diesseitigen Büreau, Brüderstrasse No. 36, zur Einsicht aus, können auch von dort auf portofreie Gesuche gegen Entrichtung von 60 ₰ (baar oder in Briefmarken à 10 ₰) unfrankirt bezogen werden.

Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Wagendecken" versehen bis zum Eröffnungstermine, Mittwoch, den 10. November d. J., Vormittags 10 Uhr, versiegelt und portofrei an das unterzeichnete Büreau einzusenden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach obigem Termine.

Breslau, den 18. Oktober 1886. (2214)
Materialien-Büreau.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Verkauf von alten Werkstatts-Materialien. Verkauf der in den Hauptwerkstätten Gotha und Erfurt angesammelten Altmaterialien in öffentlicher Submission. Termin: Dienstag, den 2. November 1886, Vormittags 10 Uhr im unterzeichneten Büreau, Neue Gasse 29/33. Bedingungen nebst Angebotsverzeichniss können daselbst eingesehen, auch gegen kostenfreie Einsendung von 50 ₰ Schreibgebühren und 20 ₰ Porto portofrei von dort bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 16. Oktober 1886. (2215)
Maschinentechnisches Büreau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die in den verschiedenen diesseitigen Werkstätten abgängig gewordenen Materialien sollen an den Meistbietenden verkauft werden und gelangen hiermit zum öffentlichen Ausgebot.

Die Abgabe von Verzeichnissen der betreffenden Materialien und der Verkaufsbedingungen erfolgt auf portofreie Anfragen diesseits unentgeltlich.

Kaufsanerbieten sind bis Montag, den 1. November d. J., Vormittags 9 Uhr, portofrei anher einzureichen. (2216JC)

Chemnitz, den 18. Oktober 1886.
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nº. 84. Zeitung des Vereins 1886.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.
Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.
Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Organ des Vereins.
Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 27. Oktober 1886.

Dieser Nummer liegt No. 20 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Eisenbahntechnische Schaustellungen in Osnabrück und Georgsmarienhütte
am 9. und 10. Oktober 1886.

(Schluss aus No. 82.)

Nachdem mit der Konstruktion des Haarmann'schen Schwellenschienen-Oberbaues die Lösung der Aufgabe, welche das Osnabrücker Werk sich gestellt, in gewissem Sinne zu einem vorläufigen Abschluss gebracht war, ging dasselbe dazu über, auf einem mit den Werksanlagen verbundenen grossen Geländestück einen Ausstellungsplatz anzulegen, um auf diesem die verschiedenen oben einzeln erwähnten Oberbaukonstruktionen in ihren mannigfaltigen Anwendungen, insbesondere auch auf die Herstellung von Weichen, den an der Entwickelung und Ausgestaltung des eisernen Oberbaues praktisch interessirten technischen Kreisen sowohl in einzelnen Theilen als auch in fertig zusammengestellten Gleisestücken vorführen zu können. Zugleich wurde ein längeres Gleisestück, in welches auf gleicher Unterbettung die Hauptarten des Oberbaues, mit hölzernen und eisernen Querschwellen sowie mit Langschwellen und Schwellenschienen, in einer der Praxis des Eisenbahnbaues entsprechenden Weise eingebaut wurden, als Versuchsgleise zu dem Zwecke angelegt, die Widerstandsfähigkeit der betreffenden Oberbauarten gegen die im Betriebe auf dieselben in senkrechter und wagerechter Richtung einwirkenden Kräfte mittelst besonderer Vorrichtungen vergleichend zu erproben. Zum ersten Male wurde die auf diesem Ausstellungsfelde dargebotene Ueberschau vor zwei Jahren durch eine grössere Versammlung von Abgesandten der Eisenbahnverwaltungen der meisten Europäischen Kulturstaaten sowie von Professoren technischer Hochschulen in Augenschein genommen. Die bei jener Gelegenheit erhaltenen dankenswerthen fachmännischen Winke legten der Werksleitung den Gedanken nahe, in ähnlicher Weise auch ihre Bemühungen um die Ausgestaltung des Stahloberbaues für Forst- und Wirthschaftsbahnen mittelst einer von deren mannigfacher Verwendung eine unmittelbare Anschauung gewährenden, praktischen Vorführung zu genauerer Kenntniss der hier in Betracht kommenden Kreise zu bringen. Ein etwas hügeliges und daher für den beabsichtigten Gebrauch besonders geeignetes Gelände von beträchtlicher Ausdehnung, welches das Werk dicht neben jenem für den eigentlichen Eisenbahn-Oberbau bestimmten Ausstellungsplatze besitzt, wurde in geeigneter Weise zu einem Versuchsfelde eingerichtet, indem dasselbe in vielfachem Wechsel mit steigenden und fallenden, geraden und scharf gekrümmten Waldbahngleisen belegt und mit all dem mannigfaltigen Betriebs- und Transportgeräth ausgestattet wurde, welches den eigenartigen Anforderungen des durch diese „fliegenden" Bahnen zu erleichternden Verkehrs dienen. Im Oktober 1885 konnte der Verein, nachdem in fast zweijähriger Arbeit das betreffende Fabrikationsgebiet mit Eifer gepflegt und manch bemerkenswerthes Bau- oder Ausrüstungsstück in selbständiger Weise ausgebildet war, die vorläufig erzielten Ergebnisse seines Strebens einer grossen Zahl von Vertretern staatlicher und privater Forstverwaltungen, höherer Forst-Lehranstalten, landwirthschaftlicher Vereine und anderer von der Entwickelung des Wald- und Wirthschafts-Bahnwesens berührter Interessentenkreise auf dem erwähnten Versuchsfelde sowie in den dem Vereine gehörigen Waldungen zur Anschauung bringen. Auch bei dieser Gelegenheit wurden der strebsamen Werksleitung neben reicher Anerkennung mancherlei für die fernere Ausbildung der betreffenden Fabrikationszweige verwerthbare Anregungen und Rathschläge zu Theil. Unterdessen hatte sich dieselbe angelegen sein lassen, eine in ihrem Besitz befindliche Sammlung mannigfaltiger Gegenstände, welche zum Studium und zur Beurtheilung der für den Eisenbahn-Oberbau in Betracht kommenden Erfordernisse dienlich sind, zu einem „Oberbau-Museum" zu vervollständigen und dieses durch eine besondere Sammlung

von dem Betriebe entnommenen Oberbau-Materialien zu ergänzen. Diese Sammlungen hatten allmählich eine solche Vollständigkeit erreicht, dass der Verein sich veranlasst sah, eine grössere Anzahl höherer technischer Beamten der Eisenbahnen Deutschlands und der angrenzenden Länder zur gemeinsamen Besichtigung derselben einzuladen, umsomehr, als es nunmehr zweckmässig erschien, auch den Schwellenschienen-Oberbau, welcher mittlerweile noch Vervollkommnungen erfahren hatte und über dessen Bewährung im Betriebe jetzt schon längere Erfahrungen vorlagen, durch Besichtigung [und Befahrung der auf der Eisenbahn Georgsmarienhütte-Hasbergen seit 4, bezw. 3, 2 und 1 Jahren liegenden Strecken desselben seitens maassgebender Sachverständigen von neuem prüfen zu lassen.

Der Einladung Folge gebend fand sich am Morgen des 9. Oktober eine ansehnliche Versammlung von Eisenbahn-Fachmännern, darunter zahlreiche Abgesandte der Preussischen Staatsbahnen, ferner Vertreter der Bayerischen und Sächsischen Staatsbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Gotthardbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Dänischen Staatsbahnen, der Grossen Russischen Eisenbahn, der Niederländisch-Indischen Eisenbahn u. s. w. auf dem Stahlwerke zu Osnabrück ein, um unter Führung des Direktors Haarmann, der überall selbst die Erklärung übernahm, die mannigfaltigen Schaustellungen des Vereins zu besichtigen.

Zunächst wurde das in einem Saale des Hauptbüreaus und auf einer anstossenden Terrasse untergebrachte Oberbau-Museum in Augenschein genommen. Dasselbe ist eine die Gebiete der Eisen- und Stahlerzeugung und der Herstellung des eisernen Oberbaues in zahlreichen, ausgesuchten und höchst übersichtlich aufgestellten Proben und Mustern zur Anschauung bringende, nach wissenschaftlichen Grundsätzen geordnete, überaus lehrhafte Sammlung und trägt daher seine Bezeichnung als „Museum“ mit vollem Rechte. Man sieht dort unter passenden Sinnsprüchen geordnet zunächst alle wichtigen Rohstoffe, wie sie von dem Georgsmarien-Bergwerks- und Hütten-Vereine gewonnen bezw. gebraucht werden, die feuerfesten Steine und ihre Bestandtheile, die verschiedenen Kohlensorten, Erze und Zuschläge, die Zusammenstellung derselben für die verschiedenen zu erzielenden Roheisensorten (Möllerung), die Ergebnisse des Hochofenprozesses: Bessemer-, Grobspiegel-, Giesserei-, Spiegel-, Hämatit- und Weisseisen, sowie Nebenprodukte und verwerthbare Abfälle; ferner Analysen von Roheisen und Stahl, Qualitätsmuster von Stahl und Flusseisen in Brüchen und Biegeproben, nicht minder auch Proben misslungener bezw. fehlerhafter Erzeugnisse; endlich in saubersten, zierlichster Behandlung Abschnitte von Schienen und Schwellen der verschiedensten Profile sowie von fertig zusammengefügten Konstruktionstheilen eisernen Oberbaues nicht allein aller Haarmann'schen Systeme, sondern auch derjenigen anderer Deutscher Eisenbahntechniker wie Scheffler, Hartwich, Hilf und Menne. Des weitern stehen dort theils in wirklicher Grösse, theils in fein gearbeiteten Modellen Muster verschiedener Holz- und Eisen-Querschwellensysteme sowie der zahlreichen Haarmann'schen Konstruktionen des Oberbaues für Haupt-, Neben- und Strassenbahnen in den bei den einzelnen Verwaltungen und Gesellschaften in Gebrauch stehenden Anordnungen mit allen Verbindungen und Entwässerungsvorrichtungen. Ausserdem wird eine Ueberschau der mannigfaltigen Feld- und Forstbahn-Materialien in Theilen des Gestänges mit seinen Verbindungen, in Transportmitteln und Aufladevorrichtungen dargeboten. Zur Vervollständigung des Ganzen sind noch Einzeldarstellungen aus dem Gebiete der Eisen- und Stahlfabrikation, Blöcke für Schmiedestücke, Schienen, Schwellen und Radreifen, Walzkaliber für die Schienen- und Schwellenherstellung, graphische Uebersichten des Verlaufes von Bessemer- und Thomas-Chargen u. s. w. in die Sammlung aufgenommen. Aus dieser nur flüchtigen Beschreibung wird sich erkennen lassen, dass hier eine wahre Schatzkammer lehrreichster Gegenstände zusammengebracht ist, ein Besitz, um den jede technische Hochschule das Osnabrücker Stahlwerk beneiden kann.

Dann wurde die in einer langen, zur Seite des Ausstellungsplatzes erbauten Halle untergebrachte, in solcher Reichhaltigkeit wohl kaum irgendwo wieder zu findende Sammlung von Oberbaumaterialien, welche sämmtlich aus Betriebsstrecken in- und ausländischer Eisenbahnen nach mehr oder weniger langem Gebrauche entnommen sind, mit grossem Interesse besichtigt. Auf starken, zu beiden Seiten eines Mittelganges ununterbrochen sich hinziehenden Tischen sind dort nahezu sämmtliche historische Oberbausysteme von der Doppelkopf-Stuhlschiene und der eisernen Cosyns-Schwelle an bis zur Haarmann'schen Schwellenschiene in Gleisestücken von bald geringerer bald grösserer Länge so aufgestellt, dass man sowohl die ganze Konstruktion derselben, als auch ihr im Betriebe bethätigtes Verhalten ganz bequem studiren kann. Die einzelnen Schaustücke liegen alle so da, wie sie aus der Bettung genommen sind, mit allem zur Befestigung und Verbindung dienendem Kleineisenzeuge, in überzeugender Natürlichkeit. Eine Menge imprägnirter eichener und kieferner Schwellen zeigen den erlittenen Verschleiss bei direkter wie bei durch Unterlagsplatten vermittelter Schienenauflagerung; zwei 30 Jahre lang eingebaut gewesene Gleisestücke auf Steinwürfeln veranschaulichen durch tiefe Rinnen das Einschleifen des Schienenfusses in den Granit; zahlreiche eiserne Querschwellen der verschiedensten Profile mit zugehörigem Kleineisenzeuge geben den sprechendsten Aufschluss über die mannigfaltigen Zerstörungen, denen das durch die dahinrollenden Fahrzeuge erschütterte Gestänge zufolge aller nur denkbaren Reibungsvorgänge unterworfen ist. Als sehr schädlich stellt sich die unvermittelte Auflagerung der Schienen auf den eisernen Querschwellen dar; ein Einfressen des Schienenfusses bis zu mehreren Millimetern Tiefe, ja unter besonders schlimmen Umständen bis durch die ganze Schwellendecke hindurch wird dabei nicht selten beobachtet. Aber auch auf den eisernen Langschwellen kommt ein solches Einschleifen der schwingenden und wandernden Schiene vor. Ein besonders auffälliges Beispiel hierfür bietet ein Gleisestück Hilf'schen Systems dar, bei welchem die Schiene sich in ihrer ganzen Länge um etwa 4 mm in die Schwelle eingeschliffen hat. Einen geradezu erschreckenden Zustand zeigt ein aus dem Kochemer Tunnel stammendes, nur 4 Jahre lang gebrauchtes Stück eisernen Langschwellen-Oberbaues; dasselbe erscheint infolge vereinter Einwirkung der Tunnelfeuchtigkeit und der den Lokomotivschornsteinen entströmenden schwefligsauern Dämpfe von Rost fast ganz zerfressen. Ein 16 Jahre lang im Betrieb gewesenes Stück Scheffler'schen Langschwellen-Oberbaues ist geeignet, die Haltbarkeit der Vernietung darzuthun und damit eine etwaige in dieser Hinsicht denkbare Einwendung gegen die Zusammenfügung der Haarmann'schen Schwellenschiene wirksam zu widerlegen. Unter den weiter noch in dieser Halle zur Schau gestellten Langschwellen-Oberbausystemen seien noch erwähnt: der Hartwich'sche Oberbau (durch ein Stück mit 15 Jahren Betriebsdauer vertreten); der Oberbau von De Serres & Battig (von dem ein Stück mit 5 Jahren Betriebsdauer vorhanden ist), das Haarmann'sche Langschwellensystem der älteren sowie der neueren, hinsichtlich der Schwellen, Schwellenlaschen, Querverbindungen und Entwässerungsvorrichtungen vielfach verbesserten Anordnungen mit bezw. 7, 5, 4 und 3 jähriger Betriebsdauer, endlich das Haarmann'sche Schwellenschienensystem. Letzteres ist in seiner ersten Ausbildung mit 1 500 mm Stossversetzung und keilförmigen Zwischenstücken durch ein aus der Verbindung des Stahlwerkes mit der Rechtsrheinischen Bahn genommenes Stück mit 4 jähriger Betriebsdauer, in der spätern Ausbildung mit 500 mm Stossversetzung sowie mit Feder und Nuth und 500 mm weiter Vernietung oder Verschraubung durch ein der Linie Georgsmarienhütte-Hasbergen entstammendes Stück mit 2 jähriger Betriebsdauer und endlich in der neuesten Ausbildung mit 500 mm Stossversetzung, Feder und Nuth, 250 mm weiter Vernietung und Entwässerungsröhren durch ein während eines Jahres in der Strecke Stadthagen-Lindhorst der Linie Köln-

Berlin befahreres Stück vertreten. Anzeichen eines mangelhaften Verhaltens im Betriebe sind an diesen Mustern nicht zu bemerken. — Die vorbeschriebene, in ihrer Art ebenso wie das „Museum“ einzig dastehende Sammlung, deren mit viel Mühe verknüpfte Zusammenbringung ein sehr verdienstliches Unternehmen des Herrn Haarmann ist, bietet dem Fachmanne Gelegenheit, sich über die Eigenthümlichkeiten der einzelnen Oberbausysteme genauer zu unterrichten und sein Urtheil über deren Zweckmässigkeit zu klären bezw. zu befestigen.

An die Besichtigung des hochinteressanten Inhaltes der Halle schloss sich ein Gang über den Ausstellungsplatz. Hier gelangten die Gäste zunächst zu dem Versuchsgleise. Durch die Schlagproben, welchen die verschiedenen in diesem Gleise eingebauten Oberbauarten gleichmässig unterworfen wurden, sollten soweit als möglich die heftigen Angriffe, denen das Gleise beim Schlingern der Maschinen ausgesetzt ist, künstlich nachgeahmt werden. Wenn auch die angestellten Versuche wohl nicht ganz im Stande sind, die schnelle, rüttelnde Wirkung unregelmässig laufender Maschinen zu ersetzen, so werden sie doch wenigstens hinsichtlich der Stärke des Angriffs durch die Vorkommnisse des Betriebes gewiss nicht übertroffen. Das Ergebniss der Schlagproben spricht unbestreitbar zu Gunsten der Langschwelle; denn stellt man sich in der Axe des Versuchsgleises auf und verfolgt dasselbe in seiner Längenrichtung mit dem Auge, so sieht man, dass die Strecken mit Querschwellen-Oberbau zufolge der Schlagproben stark in Schlangenlinien verdrückt sind, während die Strecken mit Langschwellen-Oberbau annähernd, und diejenigen mit Schwellenschienen-Oberbau sogar ganz die gerade Richtung behalten haben. — Die auf dem Ausstellungsplatze sowohl in allen wichtigen Einzelheiten wie auch in fertig montirten Gleisen dargebotene Uebersicht Haarmann'scher Oberbau-Konstruktionen muss auf jeden Fachmann einen bedeutenden Eindruck machen; denn es ist in der That ein gewaltiges Material, dem er dort gegenübersteht. Dabei ist alles so wohl angeordnet, dass sämmtliche Bestandtheile genau besichtigt und in ihrer Funktion im zusammengefügten Gleise gewürdigt werden können. Da wir die verschiedenen Systeme bereits oben besprochen haben, so können wir uns hier auf einige ergänzende Mittheilungen über die Durchführung derselben bei Konstruktion der Weichen beschränken. Um den Haarmann'schen Langschwellen-Oberbau auch in den Weichen durchzuführen, hat man sich besonderer Langschwellen mit sehr breitem Profil bedient, auf denen die Zungenvorrichtungen ruhen und welche an ihren Enden durch passende Gussstahlstücke mit den anschliessenden Langschwellen verbunden sind. Ihr richtiger Abstand wird durch zwei fischbauchartige Streben und zwei Winkeleisen erhalten. Die Querschwellen-Weiche ist ohne durchgehende Unterlagsplatte direkt auf die Querschwellen gelagert. Die Backenschienen werden dabei auf der äussern Seite von den die Neigung 1 : 20 angebenden Hakenplatten, auf der Innenseite aber durch besondere, in eigenthümlicher Weise befestigte Gleitstühle gehalten, auf welch letztern die Zungen sich bewegen. Sehr geschickt erscheint die Durchführung des Schwellenschienen-Oberbaues in den Weichen. Die äussern Schwellenschienen laufen hier durch; die innern Schwellenschienen nähern sich ihnen bis auf 117 mm Entfernung, zu welchem Zwecke die Füsse derselben entsprechend behobelt werden müssen. An die innern Schienenstränge schliessen sich dann gewöhnliche Weichenzungen an, die wegen ihrer gegen die Schwellenschiene erheblich verschiedenen Höhe auf ziemlich hohen Gleitstühlen gelagert sind, welch letztere auf besondern, zugleich die Querverbindungen der Weiche darstellenden Formeisen ruhen. — Ausser diesen interessanten Weichenkonstruktionen waren es vornehmlich noch die theilweise sehr verwickelten Strassenbahn-Kreuzungen mit allseitiger Linienverbindung, welche die Aufmerksamkeit der Beschauer fesselten. Solche Kreuzungen, die in verkehrsreichen Städten, wie z. B. Berlin, häufig vorkommen, bereiten manchmal sowohl in der Konstruktion als auch in der Bauausführung recht erhebliche Schwierigkeiten. — Herr Haarmann überraschte hierauf die Besucher noch durch Vorführung einer von ihm erdachten neuen Entwässerungsanlage für den Eisenbahn-Oberbau, auf welche wir binnen kurzem besonders zurückzukommen gedenken, da ihre Beschreibung uns hier zu weit führen würde.

Aeusserst sehenswerth waren die nach einer Pause folgenden Vorführungen auf dem für die Erprobung der Erfindungen und Konstruktionen auf dem Gebiete des Forst- und Wirthschaftsbahnwesens angelegten Versuchsfelde. Es galt hier, die praktische Verwendung der tragbaren Stahlbahnen, der zum Verkehr auf denselben bestimmten mannigfaltigen Transportmittel und der verschiedenen zum Be- und Entladen der letztern dienenden Hebevorrichtungen zu zeigen. Nachdem zunächst die einzelnen Gleisetheile, die Rechteck-, Trapez- und Kurvenjoche, die Schlepp-, Zungen- und Kletterweichen, die Schienenbrücken nebst Rampen sowie die Drehscheiben und Wendeplatten eingehend besichtigt waren, wurde ein längeres Stück Waldbahngleise mit Geraden und Krümmungen durch nur zwei Mann in wenigen Minuten verlegt. Dann wurden zwei Holztransportwagen mit Drehschemel mittelst verschiedener Aufladevorrichtungen mit schweren Holzstämmen beladen. Sowohl die Ladevorrichtung mit schiefer Ebene wie auch eine Central-Aufladevorrichtung funktionirten durchaus zufriedenstellend. Letztere besteht in einem durch 2 Mann tragbaren Π-förmigen Bockgerüst, welches über dem zu hebenden Stamm derartig aufgestellt wird, dass sich beiderseits des letzteren ein Fuss des Bockes auf den Erdboden stützt. Der Stamm wird nun mittelst eines Vorgeleges und einer mehrfach über Rollen geführten Gall'schen Kette umschlungen und mittelst eines am Bocke angebrachten Vorgeleges ohne grossen Kraftaufwand emporgewunden. Hierauf wird ein fliegendes Gleisestück unter denselben geschoben, ein Drehschemelwagen herangebracht und der Stamm auf letztern niedergelassen. Krumme Stämme können mit Leichtigkeit in den Schemeln gewendet werden. Das Verladegeschäft vollzieht sich leicht und ohne jede Gefahr für die Arbeiter. Auf geneigten Gleisen werden entweder Hilfsbremsen oder besondere Bremswagen verwandt. Sehr interessant gestaltete sich die Fortbewegung eines ganzen Zuges von 3 oder 4 mit schweren Stämmen beladenen Wagenpaaren auf einem Gleise, in welchem ausser scharfen Kurven noch Schienenbrücken, Kletterweichen und dergleichen vorkamen. Geradezu erstaunlich aber war die Sicherheit, mit welcher ein etwa 60 Ctr. schwerer Fichtenstamm, welcher auf 2 mit Kippdrehschemeln versehenen Transportwagen verladen war, ohne Bremse eine Neigung von 1 : 10 hinabfuhr, dann eine Brücke und 2 Kurven von 5 m Radius passirte, weiterhin vermöge der erhaltenen lebendigen Kraft eine Anhöhe erkletterte und schliesslich auf deren Gipfel zum Stillstand kam. Es war dies ein für die Leistungsfähigkeit der verwandten Transportgeräthe äusserst bezeichnendes Schaustück. Wir müssen uns versagen, auf eine Beschreibung der überaus mannigfaltigen Transportgeräthe weiter einzugehen; es genüge die Erwähnung, dass für jeden nur denkbaren forst- und landwirthschaftlichen Transportzweck die geeigneten Wagen vorhanden sind. Ein landwirthschaftlicher Universalwagen kann durch entsprechende Aufsätze zum Transport der verschiedenartigsten lockeren und festen Materialien eingerichtet werden. Ueberraschend war noch die mit grosser Anschaulichkeit vorgeführte Verwendung der fliegenden Gleise für artilleristische Zwecke. In einer kunstgerecht gebauten Belagerungsbatterie wurde auf einem sich gabelnden Gleise nicht allein das Geschütz an- und abgefahren, sondern auch mittelst eines zu seinen verschiedenen Zwecken leicht veränderlichen Wagens die Munition herbeigebracht und — ein Verwundeter, sorglich gebettet, fortgeschafft. Wir wünschen dem Werke einen recht grossen Absatz in jenem ländlich-friedlichen Geräth, aber einen nicht allzugrossen in diesen Hilfsmitteln des Krieges, wenn wir auch gern anerkennen, dass dieselben im Falle der grausen Nothwendigkeit von vorzüglichem Nutzen sein werden.

Der zweite Tag der Schaustellungen, der 10. Oktober, war hauptsächlich der Beobachtung des Verhaltens

des Schwellenschienen-Oberbaues im Betriebe gewidmet. Dieser Oberbau ist auf der Bahnstrecke Georgsmarienhütte-Hasbergen in Längen von mehreren Kilometern verlegt, und zwar die älteste Konstruktion (mit Zwischenstücken zwischen den beiden Schienenhälften) seit 4 Jahren, die neuern Konstruktionen seit 3, 2 und 1 Jahr. Bei der neuesten Ausbildung der Schwellenschiene sind die beiden wie auch schon früher mittelst Feder und Nuth ineinandergreifenden Hälften durch eine alle 250 mm sich wiederholende Vernietung fest mit einander verbunden. Unter dem Fuss der Schwellenschiene sind 3 dreieckige, nach der Aussenseite des Gleises hin erweiterte Rohre angebracht, welche den Hauptzweck verfolgen, eine gute Entwässerung der Bettung zwischen den Schienen herbeizuführen, daneben aber noch den ganz wesentlichen Vortheil gewähren, dass durch ihr zahnstangenartiges Eingreifen in die tiefern und festern Lagen des Bettungskörpers ein Wandern des Gestänges wirksam verhindert wird. Ein weiterer Nebenvortheil, der auch nicht ausser Betracht bleiben soll, dürfte darin liegen, dass diese Rohre eine starke Aussteifung des breiten Fusses bewirken und die Flanschen gegen etwaiges Aufbiegen durchaus schützen. Die Stossversetzung beträgt 500 mm, welches Maass sich als das zweckmässigste erwiesen hat. Diese neueste Konstruktion, über deren Bewährung auf der Strecke Stadthagen-Lindhorst schon oben berichtet wurde, ist auch auf einer längern Strecke der Georgsmarienhütten-Eisenbahn zum Einbau gelangt. — Auf der Station Georgsmarienhütte der genannten Bahn bestiegen die Besucher einen Sonderzug, der sie bald nach der Station Holthausen brachte, bei welcher die Gleisestrecken mit Schwellenschienen-Oberbau belegen sind. Bei mehrmals wiederholter Befahrung dieser Strecken wurde der zu Gunsten der Schwellenschiene sprechende Unterschied besonders gegen den Querschwellen-Oberbau, aber auch gegen den Langschwellen-Oberbau sehr wohl empfunden. Man hatte das Gefühl des ruhigen, gleichmässigen Dahinrollens; kein Stoss gab sich zu erkennen, weder wenn man im Wagen Platz nahm, noch wenn man sich auf die Maschine stellte. Auch das Durchfahren der auf der Station Holthausen verlegten Weiche mit durchgeführtem Schwellenschienen-System wurde kaum wahrgenommen. Die hierauf vorgenommene äussere Beobachtung des Gleises während des Vorüberfahrens des Zuges ergab ebenfalls, dass beim Uebergang der Räder von einer Schiene zur andern nicht der geringste Schlag erfolgte, mochte die Geschwindigkeit eine geringe oder eine sehr grosse sein. Ueberhaupt zeigte das Gleise auch in seiner Lage einen sehr zufriedenstellenden Zustand, was um so bemerkenswerther erscheint, als dasselbe, soweit der Schwellenschienen-Oberbau liegt, den Versicherungen der Beamten gemäss bis jetzt überhaupt keinerlei Nacharbeiten erfahren hat, indem solche eben niemals erforderlich wurden. — Von Interesse waren noch die zur Mittheilung gelangenden Ergebnisse der auf vollständig mit Bettungsmaterial verfüllten und auf nicht verfüllten Gleisestrecken angestellten Temperaturmessungen, durch welche festgestellt worden ist, dass die nicht verfüllte Schiene in der Sonnenhitze um etwa 10 Grad wärmer wird und sich in der Winterkälte um etwa 5 Grad weniger abkühlt als die nicht verfüllte Schiene.

Die Georgsmarienhüttenbahn ist allerdings nur eine Nebenbahn mit einem Betriebe, der an das Fahrgestänge bei weitem nicht die Anforderungen stellt, wie derjenige stark und mit grosser Geschwindigkeit befahrener Hauptbahnen. Indessen hat sich ja auch auf einer solchen — auf der schon mehrmals erwähnten Strecke Stadthagen-Lindhorst der Hannoverschen Bahn — der Schwellenschienen-Oberbau bis jetzt ebenso vortrefflich bewährt, wie auf der Georgsmarienhüttenbahn. Ohne Zweifel bedarf es zu einem endgültigen Urtheil noch weiterer Erfahrung; aber so viel der letzteren scheint uns schon jetzt vorzuliegen, dass wir die Herstellung längerer Gleisestrecken im Schwellenschienen-Oberbau auf verschiedenen Bahnen mit verschiedenem Verkehr für ein durchaus empfehlenswerthes und möglichst bald zu verwirklichendes Unternehmen halten dürfen. Durch solche umfangreichen Versuche würde die Fachwelt in wenigen Jahren darüber unterrichtet sein, inwieweit die von dem Georgsmarien-Bergwerks- und Hütten-Vereine, bezw. von dem strebsamen Direktor Haarmann gehegte Zuversicht Berechtigung hat, dass der Schwellenschienen-Oberbau der Oberbau der Zukunft sein werde.

Wenn wir in unserem Berichte, den wir hiermit beschliessen, die sonstigen seitens des Vereines seinen Gästen noch gebotenen lehrreichen Besichtigungen, wie diejenige der grossartigen Werkstätten des Osnabrücker Stahlwerks mit dem glänzenden Bessemer-Verfahren, mit der Walzung der Radreifen, Schienen, Schwellen und Schwellenschienen, mit der überaus interessanten Herstellung des Kleineisenzeugs und mit all den anderen sehenswerthen Fabrikationsvorgängen, ferner diejenige der Georgsmarienhütte mit ihren Hochöfen, Koksofen- und Maschinenanlagen, endlich diejenige der ausgedehnten Erzfelder mit ihren bedeutenden Tagebauen, — nicht besonders Erwähnung gethan haben, so musste dies leider unterbleiben, weil wir den Rahmen unserer Aufgabe nicht so weit spannen durften. Wir mögen es uns aber nicht versagen, am Schlusse den Herren Beamten des Stahlwerks und der Hütte für die den Gästen zu Theil gewordene freundliche Führung unsere dankende Anerkennung zu zollen.

M.

Die Sekundärbahnen des Königreichs Sachsen.

Fortsetzung aus No. 72 S. 784 fg. *)

III. Das Bau- und Anlagekapital.

Der Staatseisenbahn-Neubau wird in Sachsen unter der Oberleitung des Königlichen Finanzministeriums von einer besonderen „Staatseisenbahn-Bauverwaltung" geführt. Dieser stehen vom Königlichen Finanzministerium ernannte Kommissare vor, welche zugleich Mitglieder der Königlichen Staatseisenbahn-Betriebsverwaltung sind.

Der Staatseisenbahn-Bauverwaltung sind beigegeben: ein technisches Hauptbüreau mit einem Oberingenieur an der Spitze, welcher mit der speziellen technischen Leitung und der Ausführung des Baues beauftragt ist; ferner ein administratives Hauptbüreau und eine Kassenverwaltung, welche zugleich die Baurechnungen führt. In einzelnen Fällen wird auch der Staatseisenbahn-Betriebsverwaltung der Neubau von Bahnen mit ihren Organen vom Königlichen Finanzministerium übertragen.

Die Sekundärbahnen sind jedoch sämmtlich von der Staatseisenbahn-Bauverwaltung hergestellt worden.

In der folgenden Tabelle wird ein Nachweis über den Herstellungsaufwand der einzelnen Linien gegeben. Die Gliederung desselben ist im allgemeinen nach Massgabe des zur Zeit bei den Eisenbahnen Deutschlands eingeführten allgemeinen Buchungsformulars erfolgt. Die noch nach dem früheren Buchungsformulare abgerechneten Bauaufwendungen für die Pirna-Berggiesshübler Linie sind in ihren einzelnen Theilen den Unterscheidungen des neuen Buchungsformulars möglichst angepasst worden.

In dieser Tabelle ist der Aufwand für die Transportmittelbeschaffung unberücksichtigt geblieben, es ergiebt sich hierdurch ein reinerer Durchschnittswerth für den eigentlichen Herstellungsaufwand der Sekundärbahnen pro Kilometer. Die Transportmittelwerthe sind erst unter b) in den Nachweis über das Anlagekapital eingesetzt worden. Für diese Modalität sprach auch der Umstand, dass die hier in Betracht kommenden Verhältnisse bei den einzelnen Linien insofern verschieden sind, als für die beiden normalspurigen Sekundärbahnen — im Gegensatz zu den Schmalspurlinien — besondere Güterwagen überhaupt nicht angeschafft worden sind.

*) Als Schluss zu II. tragen wir zu S. 786 nach:

d) Signaleinrichtungen.

Die Signaleinrichtungen beschränken sich darauf, dass auf den End- sowie den frequentesten Zwischenstationen gemäss § 41 der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung elektrische Sprechapparate, die unter sich durch Telegraphenleitung verbunden, aufgestellt sind. An der Einmündung der Sekundärbahn in den Hauptbahnhof, in dessen Bereich die Sekundärbahn hinsichtlich der Sicherheitsvorkehrungen ähnlich wie die Hauptbahn behandelt wird, gilt ausserdem die Aufstellung eines optischen Abschlusstelegraphen als Regel. Insbesondere tritt die Nothwendigkeit einer zuverlässigen Betriebssicherung da ein, wo das Sekundärbahngleis sich vor dem Bahnhofe auf eine längere Strecke mit dem Hauptbahngleise vereinigt, wie dies auf der Strecke Gadewitz-Grossbauchlitz-Döbeln der Linie Oschatz-Döbeln der Fall ist. Der Gabelpunkt wird in diesem Falle nach Aussen hin durch einen Abschlusstelegraphen gedeckt, welcher von der Station Grossbauchlitz durch Blockapparate abhängig ist.

a) Das Baukapital

Aufwendung für	Normalspurige Bahnen: Pirna-Berggiesshübel M.	Prozent vom ganzen	Normalspurige Bahnen: Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg M.	Prozent vom ganzen	Schmalspurige Bahnen: Wilkau-Saupersdorf M.	Prozent vom ganzen	Hainsberg-Kipsdorf M.	Prozent vom ganzen	Oschatz-Döbeln M.	Prozent vom ganzen	Radebeul-Radeburg M.	Prozent vom ganzen	Klotzsche-Königsbrück M.	Prozent vom ganzen	Zittau-Markersdorf M.	Prozent vom ganzen
1. Grunderwerb und Nutzungsentschädigung																
a) Erwerbung des Grund und Bodens	62 691,09	8,24	143 346,31	6,00	45 302,48	7,40	73 907,14	5,39	145 022,95	9,56	39 715,05	5,31	31 222,19	4,15	54 937,45	7,56
b) Entschädigung für Wirthschaftserschwernisse u. s. w.	34 500,38	4,54	85 2[illegible]6,78	3,57	36 701,48	5,99	33 452,59	2,44	59 514,54	3,92	12 562,13	1,68	6 161,93	0,82	11 781,27	1,62
c) Leitung und Regelung des Grunderwerbs	8 534,67	1,12	16 627,56	0,70	9 498,73	1,55	12 408,44	0,90	13 640,57	0,90	6 488,97	0,87	4 793,81	0,64	5 792,27	0,80
2. Erd-, Fels- und Böschungsarbeiten sowie Futtermauern																
a) für den Bahnkörper	123 657,51	16,26	501 213,04	20,98	75 085,56	12,26	185 069,22	13,49	190 401,00	12,55	107 841,56	14,43	73 939,[illegible]3	9,82	104 326,55	14,35
b) für Wegübergänge u. s. w.	34 301,61	4,51	137 200,33	5,74	11 400,39	1,86	18 838,18	1,37	14 028,26	0,92	16 128,44	2,16	1 906,89	0,25	7 156,32	0,99
3. Einfriedigung u. s. w. neb. d. Bahn u. Schneeschutzanlag.	3 223,07	0,42	81,15	0,00	—	—	186,73	0,01	613,80	0,04	438,74	0,06	314,31	0,04	20,00	0,00
4. Wegübergänge, Ueber- und Unterführungen																
a) Befestigung der Niveauübergänge, Rampen und Parallelwege, Schutzvorrichtungen u. s. w.	65 999,27	8,68	20 799,15	0,87	9 547,62	1,56	15 741,68	1,15	22 692,16	1,50	22 469,51	3,01	14 037,17	1,86	7 779,96	1,07
b) Wegüber- und Unterführungen, Parallelwegbrücken u. s. w. ausserhalb der Bahn			17 765,91	0,74	6 353,55	1,04	12 532,77	0,91	24 294,47	1,60	14 310,16	1,91	802,03	0,10	11 392,27	1,57
5. Durchlässe und Brücken innerhalb der Bahn			301 856,47	12,64	85 853,10	14,02	195 522,09	14,25	75 599,10	4,98	55 190,53	7,38	56 859,30	7,55	71 559,43	9,84
6. Tunnels																
a) Ausbruchsarbeiten, Abteufung von Schächten	—	—	50 470,73	2,11	—	—	3 615,90	0,26	—	—	—	—	—	—	—	—
b) Ausmauerung, Wölbung, Portale	—	—	29 502,10	1,24	—	—	5 178,04	0,38	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Oberbau nebst all. Nebensträng. u. zugehör. Ausweichen																
a) Bettungsmaterial	37 725,72	4,96	132 089,24	5,53	39 865,04	6,51	87 791,29	6,40	115 510,45	7,61	44 514,41	5,95	34 388,70	4,57	48 957,89	6,73
b) Schwellen	72 393,06	9,52	88 213,21	3,69	24 973,46	4,08	69 686,60	5,08	80 639,22	5,31	41 848,27	5,60	51 794,84	6,88	34 350,80	4,73
c) Schienen	90 939,09	11,95	177 875,57	7,45	60 788,00	9,92	168 023,08	12,25	204 643,18	13,49	99 642,63	13,33	118 011,54	15,67	83 002,80	11,42
d) Kleineisenzeug	20 531,59	2,70	33 065,41	1,38	9 063,83	1,48	24 725,40	1,80	26 405,05	1,74	16 624,99	2,22	19 833,67	2,63	14 237,07	1,96
e) Fertigstellung des Oberbaues, Anfertigung und Verlegung von Weichen-, Herz- und Kreuzungsstücken, Excentriks	36 849,47	4,85	85 892,89	3,60	34 669,82	5,66	54 247,33	3,95	124 841,68	8,23	46 713,15	6,25	73 949,36	9,82	42 982,47	5,91
8. Signale nebst Zubehör																
a) optische, akustische und elektrische aller Art	4 632,49	0,61	5 811,78	0,24	3 6[illegible]1,28	0,59	7 595,32	0,55	10 893,85	0,72	4 397,08	0,59	4 861,90	0,65	3 004,78	0,41
b) Wärterhäuser, Wärterbuden u. s. w.			5 [illegible]83,85	0,24	100,20	0,02	92,64	0,01	1 326,47	0,09	9,29	0,00	454,42	0,06	94,86	0,01
c) Abtheilungszeichen	2 718,93	0,36	911,61	0,04	609,14	0,10	1 342,45	0,10	1 348,96	0,09	660,99	0,09	874,94	0,12	901,65	0,13
9. Bahnhöfe und Haltestellen																
a) Stationsgebäude, Wartehallen, Büreaugebäude			82 883,93	3,47	29 255,01	4,78	26 300,54	1,92	36 136,73	2,38	27 820,00	3,72	42 476,19	5,64	21 802,82	3,00
b) Perrons und Treppen, Perronüberdeckungen			4 515,18	0,19	130,98	0,02	5 356,57	0,39	742,37	0,05	4 726,50	0,63	7 106,93	0,94	675,10	0,09
c) Freiabtritte			1 390,43	0,06	822,26	0,13	4 866,55	0,36	858,41	0,06	2 409,62	0,32	1 322,11	0,18	1 530,40	0,21
d) Wohnhäuser, Wirthschaftsgebäude, Brunnen und Wasserleitungen, Weichenwärterhäuser u. s. w.			9 997,80	0,42	2 930,30	0,48	40 343,85	2,94	5 328,51	0,35	3 162,54	0,42	8 924,67	1,18	3 327,29	0,46
e) Lokomotiv- und Wagenschuppen, Löschgruben, Wasserstations-Gebäude und Wasserleitungen für Lokomotivspeisung, Wasserkrahne u. s. w.	49 638,00	6,52	20 854,20	0,87	8 144,00	1,33	18 649,00	1,36	35 059,13	2,31	23 922,09	3,20	29 263,59	3,89	19 431,18	2,67
f) Güterschuppen			26 783,67	1,12	10 744,35	1,75	20 059,74	1,46	26 581,49	1,75	8 455,87	1,13	18 790,12	2,49	23 437,84	3,22
g) Rampen, Umladeperrons, Schiebebühnen, Drehscheiben, Feuergruben, Hebegerüste, Ladekrahne, Waagen			23 787,85	1,00	1 535,17	0,25	10 206,96	0,74	29 974,61	1,98	10 005,09	1,34	15 905,95	2,11	11 505,82	1,58
h) Entwässerung, Befestigung, Einfriedigung und Strassen der Bahnhöfe			30 016,11	1,26	13 462,15	2,20	43 474,06	3,17	53 652,21	3,54	22 050,90	2,95	16 370,40	2,17	30 410,76	4,18
i) Allgemeine Bahnhofsausstattung	14 822,81	1,95	3 907,08	0,16	1 297,59	0,21	2 297,90	0,17	6 702,97	0,44	5 432,66	0,73	4 820,76	0,64	3 375,50	0,46
10. Werkstattsanlagen (vergleiche Anlagekapital)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11. Ausserordentliche Anlagen, als Flussverlegungen, aussergewöhnliche Chaussee- und Wegeanlagen	—	—	34 819,54	1,46	13 013,33	2,12	739,75	0,05	—	—	—	—	1 495,41	0,20	9 623,43	1,32
12. Betriebsmittel (vergleiche Anlagekapital)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13. Verwaltungskosten, als (Gehalte, Remunerationen, Diäten. Tagelöhne, Reisekosten und andere persönliche Ausgaben. Expeditionsaufwand, Lokalmiethe, Inventar u. s. w.)																
a) Administrativverwaltung	25 737,58	3,38	38 255,21	1,60	15 783,58	2,58	36 274,00	2,64	43 913,72	2,89	17 475,00	2,34	21 024,53	2,79	17 074,64	2,35
b) Technische Verwaltung	9 134,48	1,20	25 299,69	1,06	10 053,68	1,64	23 373,57	1,70	23 192,26	1,53	10 110,10	1,35	10 266,16	1,36	9 852,76	1,36
c) Spezielle Bauverwaltung	31 221,94	4,10	154 607,67	6,47	41 536,96	6,78	117 134,01	8,54	100 230,06	6,61	48 851,90	6,54	51 291,23	6,81	44 399,04	6,11
14. Vorarbeiten und Entschädigung während derselben	16 887,05	2,22	18 880,30	0,79	6 780,75	1,10	26 038,55	1,90	21 578,72	1,42	20 830,13	2,79	16 739,77	2,22	15 092,01	2,08
15. Insgemein, als provisorische Anlagen, Projektsveränderung, Krankenverw. u. s. w.	6 415,42	0,84	2 531,82	0,11	896,19	0,14	6 469,04	0,47	4 691,42	0,30	1 785,75	0,24	2 870,79	0,38	2 045,89	0,28
16. Verzinsung des Baukapitals während der Bauzeit	8 133,00	1,07	76 444,34	3,20	2 753,67	0,45	20 527,65	1,50	17 338,81	1,14	10 938,44	1,46	10 355,00	1,37	11 091,22	1,53
Gesammtsumme	760 688,23	100	2 388 647,91	100	612 573,65	100	1 372 068,63	100	1 517 397,13	100	747 532,49	100	753 229,84	100	726 953,54	100
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge	50 984,47	—	137 833,12	—	60 952,60	—	53 304,92	—	49 074,94	—	45 168,13	—	38 646,99	—	52 984,95	—

Um die bei den einzelnen Bahnen bestehenden Verschiedenheiten auszugleichen, wurden zur Ermittelung eines brauchbaren Durchschnittswerthes die Ergebnisse der sechs Schmalspurbahnen für jede der in 16 Hauptgruppen zusammengefassten Bauaufwendungen in ein Ergebniss vereinigt.

Der durchschnittliche Bauaufwand betrug pro Kilometer Bahn:

für	Mark	Prozente vom Gesammtaufwande
1. Grunderwerb u. Nutzungsentschädigung	5 176	10,52
2. Erd-, Fels- und Böschungsarbeiten u. s. w.	6 921	14,07
3. Einfriedigungen neben der Bahn, Schneeschutzanlagen	14	0,03
4. Wegübergänge, Ueber- u. Unterführungen	1 391	2,83
5. Durchlässe u. Brücken innerhalb der Bahn	4 641	9,44
6. Tunnels	75	0,15
7. Oberbau nebst allen Nebensträngen und Ausweichen	16 285	33,10
8. Signale nebst Zubehör	362	0,74
9. Bahnhöfe und Haltestellen	6 898	14,02
10. Werkstättenanlagen	—	—
11. Ausserordentliche Anlagen	214	0,43
12. Transportmittel	—	—
13. Verwaltungskosten	5 511	11,20
14. Vorarbeiten	919	1,87
15. Insgemein, provisor. Anlagen, Projektänderungen	161	0,33
16. Verzinsung des Baukapitals während der Bauzeit	627	1,27
zusammen	49 195	100,00

Bei den vom Staate erbauten billigsten eingleisigen normalspurigen Bahnen beträgt der durchschnittliche Herstellungsaufwand pro Kilometer ohne die Kosten für Transportmittel und Werkstättenanlagen:

1. bei der Plagwitz-Gaschwitzer Linie . . . 123 395 *M.*
2. „ „ Rochlitz-Peniger Linie . . . . . 135 322 „
3. „ „ Neustadt-Dürrröhrsdorfer Linie . 180 274 „

Im grossen und ganzen betrachtet, bilden bei den 6 schmalspurigen Sekundärbahnen zusammen der Werth des Grund und Bodens, die Kosten der Erd-, Fels- und Böschungsarbeiten, sowie der Kunstbauten reichlich ein Dritttheil des Gesammtaufwandes; die Kosten des Oberbaues sind fast gleich gross, während das letzte Dritttheil von den übrigen Ausgaben (Hochbauten, Bauzinsen, Bauverwaltungskosten u. s. w.) absorbirt wird.

b) Das Anlagekapital

wird in der Hauptsache gebildet durch die in der vorersichtlichen Tabelle nachgewiesenen Baukosten. Aus diesen sind ausgeschieden die auf die Anschlussbahnhöfe aufgewendeten Beträge; diese sind mit den Anlagekosten der Anschlussbahnhöfe zu einem ganzen vereinigt und die hierdurch gefundenen Gesammtkosten jedes Gemeinschaftsbahnhofes sodann nach Massgabe des bei den Staatsbahnen solchenfalls allgemein üblichen Verfahrens im Verhältniss der auf jede Linie entfallenden Zugszahl sowie der durchschnittlichen Achsenstärke zwischen Haupt- und Sekundärbahn repartirt worden. Der hiernach von den Gesammtkosten der Gemeinschaftsbahnhöfe auf die Sekundärbahnen entfallende Antheil wird in der nächstfolgenden Uebersicht besonders nachgewiesen.

Ferner sind hier noch zu berücksichtigen die in der Baukostenübersicht ausgelassenen Werthe der den einzelnen Linien zugewiesenen Transportmittel. Dem Anlagekapital der normalspurigen Bahnen, auf welche die Transportmittel der Hauptbahnen übergehen können, werden für die Mitbenutzung dieser Transportmittel alljährlich antheilige Werthe von den Gesammtbeschaffungskosten der Hauptbahn-Transportmittel zugeschrieben; die Höhe dieser Werthe bestimmt sich nach der thatsächlichen Inanspruchnahme jener Transportmittel für die Zwecke des Sekundärbahnbetriebes innerhalb des betreffenden Jahres. Dies ist auch bei der nachstehenden Uebersicht berücksichtigt worden. In gleicher Weise war bei Bestimmung der Anlagekapitale auch für die Sekundärbahnen ein entsprechender Antheil der Anlagekosten für die Werkstätten in Ansatz zu bringen; derselbe ist für jede einzelne Linie auf Grund der Transportmittelkosten festgestellt worden; hiernach berechnet sich das Anlagekapital für die Sekundärbahnen wie folgt:

Linie	Baukapital nach Abzug der Kosten für Anschlussbahnhöfe	Hierzu kommen: antheiliger Bauaufwand für Anschlussbahnhöfe	Anschaffungskosten der Transportmittel	antheil. Aufwand für die Werkstättenanlagen	Anlagekapital zusammen	pro Kilometer Bahnlänge
	M.	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*
Pirna-Berggiesshübel	760051,89	53692,36	98615,21	7251,49	919610,95	61636,12
Johanngeorgenst.-Schwarzenberg	2365570,90	46265,16	114116,88	8391,37	2534344,31	146240,29
Wilkau-Saupersdrf.	593242,64	24797,68	96315,28	7082,37	721437,97	71784,87
Hainsberg-Kipsdorf .	1314807,32	10987,76	201035,52	14782,78	1541613,38	59891,74
Oschatz-Döbeln . .	1444158,88	110913,90	221159,07	16262,52	1792494,37	57972,00
Radebeul-Radeburg .	707863,59	17379,66	138654,42	10195,70	874093,37	52815,31
Klotzsche Königsbrück . . .	712635,70	1488,57	104831,17	7708,57	826664,01	42414,78
Zittau-Markersdorf . .	676429,66	50523,88	90774,91	6674,97	824403,42	60087,71

(Fortsetzung folgt.)

Aufstellung der Fahrpläne.

In No. 78 dieser Zeitung gibt der Verfasser der Aufsätze „Grundsätze für die Aufstellung der Fahrpläne" besondere Winke über die „allgemeine Anordnung der Züge" und betont dabei, dass auf zweckmässige Abfahrts- und Ankunftszeiten auf den Abgangs- bezw. Endstationen (auch auf bedeutenden Zwischenstationen), im weiteren auf gerichtliche Termine, Schulen, dienstliche und geschäftliche Pflichten beim Lokalverkehr, Rücksicht zu nehmen und möglichste Beständigkeit bei den vielfachen Einwirkungen auf anderweite Verkehrs- und Lebensverhältnisse anzustreben sei.

So sehr wir hiermit übereinstimmen, so bedauern wir doch, dass Verfasser bei dem Erforderniss der zweckmässigen Abfahrtszeiten auf den Abgangs- und bedeutenderen Zwischenstationen nicht speziell betont hat, wie unter dieser zweckmässigen Abfahrtszeit auch eine sogenannte abgerundete Zahl, welche sich leicht dem Gedächtniss einprägt, verstanden werden muss.

Wir hatten in Jahre 1882 in No. 3 dieser Zeitung schon einmal die Frage der Abfahrtszeit der Züge aus grossen Städten angeregt, fanden damals aber in No. 9 desselben Jahrganges eine Entgegnung, welche, wenn sie auch unserer Forderung im allgemeinen die Berechtigung nicht absprach, dieselbe doch als zu weitgehend bezeichnete. Wir wollen das letztere zunächst gern zugeben und uns mit dem Herrn Verfasser der fraglichen Entgegnung dahin bescheiden, „dass als Abfahrtszeiten von Zügen aus grossen Städten, besonders wenn sie der Ausgangspunkt der betr. Züge sind, möglichst abgerundete Zahlen gewählt werden müssen". Verfasser glaubt dann, „dass man schon sehr zufrieden sein könne, wenn man diese Abfahrtszeiten auf den Ausgangspunkten in durch 5, höchstens durch 10 theilbaren Minutenzahlen ausdrücken könne" und es soll nach seiner Ansicht selbst in Orten mit vorwiegend Durchgangszügen, wie Bremen, Hannover, Breslau, Strassburg „schon das menschenmögliche in der Abrundung der Abfahrtszeiten geleistet sein".

Wir haben uns, angeregt durch die Eingangs genannten Aufsätze, nun einmal das Vergnügen gemacht, die Abfahrtszeit einiger Züge in den vorgenannten Städten zusammenzustellen:

Bremen-Oldenburg 6.44, 11.7, 12.53, 4.51, 7.41.
Bremen-Köln 12.23, 7.32, 1.7.
Hannover-Köln 12.24, 4.13, 11.8, 2.16, 2.8.
Hannover-Lehrte 9.46, 11.17, 3.32, 6.16, 11.18, 2.38.
Breslau-Berlin 2.44, 10.23 (über Reppen), 10.29, 10.56.
Breslau-Stargard 1.13, 7.13.
Strassburg-Appenweier 3.47, 6.13, 2.23, 4.49.
Strassburg-Paris 5.22, 6.28, 10.58, 5.47.

Diese Zahlen sind nun allerdings nicht durch 10 oder 5 theilbar und ob man bei genauer Prüfung wird sagen können, dass bei ihrer Feststellung in der Abrundung das „menschen-

mögliche“ geleistet sei, möchten wir — ohne die betr. Fahrpläne näher zu kennen — doch bezweifeln.

Gleichwohl brauchen wir wohl nicht hervorzuheben, dass wir hiermit nicht etwa wieder, wie der Verfasser der Entgegnung seiner Zeit glaubte, einen Vorwurf gegen den die Fahrpläne aufstellenden Betriebstechniker richten wollen, sondern es liegt uns nur daran, wiederholt auf einen Uebelstand hinzuweisen, der, wie wir schon gesagt haben, bei einiger Aufmerksamkeit und bei gutem Willen in vielen Fällen wird vermieden werden können.

Zum Beweise, wie man anderwärts im grossen und ganzen auf abgerundete Zahlen achtet, führen wir schliesslich Dresden, Frankfurt a/M., München, Wien und Paris an.

Und dass die abgerundeten Zahlen im Verkehrsinteresse liegen, das weiss ja, um mit dem Herrn Verfasser der Entgegnung zu schliessen, „jeder vernünftige Mensch“.

Kosten der Dampfheizung.

Während man bisher, zumal in Laienkreisen, vielfach der Ansicht war, dass die Beheizung der Personenwagen durch Dampf von der Lokomotive aus, abgesehen von dem Aufwand für die Anbringung der erforderlichen Vorrichtungen, weitere Kosten nicht verursache, ist neuerdings durch genaue von der Maschinen-Oberinspektion der Sächsischen Staatseisenbahnen angestellte Berechnungen festgestellt worden, dass die Speisung der Heizungsröhren mit Lokomotivdampf einen nicht unerheblichen Mehrverbrauch von Kohlen mit sich bringt. Durch genaue Vergleichung des Kohlenverbrauchs bei Zügen mit Dampfheizung und bei Zügen ohne solche ist nämlich ermittelt worden, dass bei Dampfheizung von Eilzügen 8 pCt. und bei Dampfheizung von Personen-, ebenso wie von gemischten Zügen 11 pCt. des Kohlenverbrauchs auf die Dampfheizung entfallen. Hiernach stellt sich der gesammte Kohlenverbrauch für die Dampfheizung der Sächsischen Züge auf 21 349,28 kg pro Heiztag und demgemäss berechnet sich, wenn man annimmt, dass ausser in der 90 tägigen obligatorischen Heizperiode vom 1. Dezember bis ult. Februar noch während zwei Dritttheilen der fakultativen Heizperiode vom 1. Oktober bis ult. November und vom 1. März bis ult. April, d. i. noch an rund 80 Tagen, im ganzen also an rund 170 Tagen, geheizt wird, der bezügliche Kohlenverbrauch für jede Heizperiode auf rund 3 630 000 kg oder 363 Doppelladungen. Der Preis derselben aber ist auf rund 33 500 ℳ anzunehmen.

Der Kohlenverbrauch für Abgabe von Lokomotivdampf zum Betriebe der Pulsometer und Ejektoren in den Wasserstationen der Sächsischen Staatsbahnen beläuft sich ausserdem auf rund 254 000 kg pro Jahr.

Um zu einer sachgemässen Verrechnung der Kohlen zu gelangen, sollen die gedachten Kohlenverwendungen künftig nach dem jährlichen Durchschnittspreise besonders verschrieben werden.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die zum Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg (Betriebsamt Thorn) gehörige, 23,3 km lange Theilstrecke Jablonowo-Strasburg W/Pr. der im Bau begriffenen Bahn untergeordneter Bedeutung von Jablonowo nach Soldau, sowie von der dem Betriebsamte Danzig derselben Direktion unterstellten Bahn untergeordneter Bedeutung von Praust nach Carthaus die 11,86 km lange Endstrecke Zuckau-Carthaus sind — einer Mittheilung der geschäftsführenden Direktion zufolge — vom Tage der am 1. November d. J. erfolgenden Betriebseröffnung ab als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4694 vom 20. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 23. d. Mts.).

No. 4703 vom 21. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Verbot des Krebsfanges in den von der Französischen Ostbahn durchschnittenen Departements (abgesandt am 23. d. Mts.).

No. 4704 vom 21. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 23. d. Mts.).

No. 4721 vom 23. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten, betreffend Bericht über die Vorprüfung von Vereins-Lenkachsen (abgesandt am 26. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Zur Verstaatlichung Preussischer Privatbahnen.

Die ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft, welche über die Verstaatlichungsofferte Beschluss fassen soll, ist auf den 20. nächsten Monats einberufen. Der Aufsichtsrath hat beschlossen, von bestimmten Anträgen betreffs der Verstaatlichungsofferte abzusehen und die Entscheidung hierüber vollständig den Aktionären zu überlassen. Es wird lediglich seitens der Gesellschaftsvorstände ein ausführliches Referat über die gegenwärtigen Verhältnisse und die Chancen des Unternehmens ausgearbeitet werden, welches vor der Generalversammlung zur Veröffentlichung gelangen soll.

Ueber die Rentabilitätsaussichten der Aachen-Jülicher Eisenbahn, deren Aktionären die Offerte der Regierung nach den Zeitungs-Nachrichten nicht annehmbar erscheint, wird berichtet, dass für das laufende Jahr die Dividende nach Mittheilungen aus Verwaltungskreisen auf 6½ pCt. geschätzt (die Staatsofferte beträgt ca. 5 pCt.), dieselbe aber wahrscheinlich höher sein werde; auch sei Grund vorhanden, dass diese Rentabilität in stabiler Weise nicht unwesentlich steigt, wenn die neu projektirten, staatlich bereits konzessionirten Linien gebaut werden.

Der vom Aufsichtsrathe der Berlin-Dresdener Eisenbahn für die Generalversammlung verfasste Bericht über die Situation des Unternehmens gibt einen Rückblick über die ungünstigen Resultate der ersten sechs Betriebsjahre und konstatirt, dass erst nach Verstaatlichung der Anhalter, Stettiner und Hamburger Eisenbahn eine Wendung zum Besseren in den Verkehrsverhältnissen der Berlin-Dresdener Eisenbahn eingetreten sei. Derselbe gibt der Hoffnung Ausdruck, dass dem jetzt entwickelten Verkehre der Bahn durch nachtheilige Konkurrenzmassregeln der Königlichen Verwaltung ein Abbruch nicht bereitet werden wird, zumal die Verwaltung erst im Laufe dieses Jahres nicht unerhebliche Geldmittel votirt hat, welche die Königliche Direktion für Vermehrung der Betriebsmittel und für Erweiterung der Bahnhofsgleise, dem aufblühenden Verkehr entsprechend, gefordert hatte. Indess dürfte die Gesellschaft doch den möglichen Fall nicht ausser Betracht lassen, dass die diesseitige Regierung durch wiederholtes Drängen der Königlich Sächsischen Eisenbahnverwaltung zu Gunsten ihrer Dresden-Röderauer Linie in ein äusserst schwieriges Dilemma gebracht werden könnte. Und für solche Fälle sei für eine längere Reihe von Jahren mit Sicherheit nicht vorauszusehen, ob nicht im Laufe derselben, namentlich für die von Bodenbach nach Norden laufenden Frachten, Modifikationen der jetzigen Instradirungen Platz greifen könnten. Der Aufsichtsrath glaubt nicht, dass die angestrebte Umwandlung der Prioritäten zu 3½ pCt. gestattet werden würde. Höchstens dürfte man eine Umwandlung in 4 pCt. in Betracht ziehen. Das Steigen der Beamtengehälter wird als nothwendig hervorgehoben. Ferner sei auf den Kostenaufwand für die Erhaltung derjenigen Gleisstrecken (10 Meilen), welche noch nicht à Konto des Erneuerungsfonds ganz neu hergestellt sind, hinzuweisen. Dergleichen Ausgabepositionen haben dazu beigetragen, dass der Etat für 1887/88 mit einem niedrigeren Reinertrag abschliesst als der für 1885/86. Das Plus für ersteres beträgt 235 637 ℳ gegen 394 845 ℳ, das voraussichtlich für 1886 übrig bleiben wird. Es sei mit Sicherheit nicht vorauszusehen, ob 1892, in welchem Jahre das Kaufrecht des Staates beginnt, die Staatsschuld ganz getilgt sein werde. Für die dann eintretende Bemessung des Kaufpreises sei in Betracht zu ziehen, dass der Staat für Bahnhofsbauten in Berlin und Dresden nach dem Betriebsüberlassungsvertrage vom Kaufpreise einen sehr erheblichen Betrag, der sich heute auf 3 311 413 ℳ berechnen würde, in Abzug bringen könnte. Der Aufsichtsrath glaubt ferner, dass das Berliner Bahnhofsterrain der Gesellschaft zu Gunsten der letzteren nicht verkauft werden wird. Der Verkauf einzelner für Bahnzwecke nicht verwerthbarer Flächen würde die Obligationenschuld nicht wesentlich verringern. Der Aufsichtsrath überlässt es schliesslich den Aktionären, zu ermessen, inwieweit die Hoffnung auf die Möglichkeit des späteren Bezuges einer Dividende den Werth einer alsbaldigen sicheren Verzinsung des gebotenen Kaufschillings zu paralysiren geeignet ist.

Erhöhung der Rangstellung der Königlichen Regierungsbauführer und -Baumeister.

Die Erhöhung der Rangstellung der Baubeamten, die seit Jahren in den technischen Kreisen, wie auch im Landtage, auf das Lebhafteste angestrebt und die auch in früheren Jahrgängen dieser Zeitung mehrfach erörtert wurde, ist nach einer Meldung des „Centralbl. d. Bauv.“ auf Antrag des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten durch Allerhöchsten Erlass vom 11. d. Mts. genehmigt worden. Demgemäss werden in Zukunft die Königlichen Regierungsbauführer den Rang der Referendarien und die Königlichen Regierungsbaumeister denjenigen der fünften Rangklasse der höheren Beamten der Provinzialbehörden bei-

gelegt erhalten. Die dadurch erzielte Gleichstellung der Techniker der Staatsverwaltung mit den juristisch vorgebildeten Beamten derselben schliesst als wichtigste Bestimmung alle jene Aenderungen ab, welche seit der Thätigkeit des jetzigen Ministers der öffentlichen Arbeiten auf dem Gebiet der Organisation des Bauwesens getroffen worden sind. Seit 1878 folgten in rascher Folge die Verleihung des Titels „Regierungsbaumeister", dann die Umwandelung des Titels Kreis-, Wasser- und Landbaumeister in Kreis-, Land- und Wasserbauinspektor, die Einführung der Bezeichnung Regierungsbauführer und die Zuerkennung der fünften Rangklasse an die Königlichen Bauinspektoren — endlich die Abschaffung der Berechtigung der Oberrealschulen (lateinlosen Gewerbeschulen) zum Studium des Staatsbaufaches und eine Regelung des praktischen Ausbildungsganges der zukünftigen Beamten entsprechend derjenigen der juristischen Laufbahn. Die nunmehrige Gewährung der fünften Rangklasse an die Königlichen Regierungsbaumeister stellt diese an Anciennität den in der Verwaltung beschäftigten Assessoren gleich, wodurch ein bisher üblicher Dienstaltersunterschied ausgeglichen wird, der oftmals zehn bis zwölf Jahre betragen hat. Die Reihenfolge, in welcher alle die erwähnten Neubestimmungen erlassen worden sind, zeigen, dass die Bedingungen der Vorbildung ausschlaggebend sind. Nachdem diese in Uebereinstimmung mit der allgemeinen Bildung der übrigen höheren Beamten gebracht worden, ist die für den Umfang der Eisenbahnverwaltung namentlich so sehr wichtige Gleichberechtigung der technischen und juristischen Beamten durchgeführt.

Vermehrung der Gleise auf der Strecke Berlin-Zehlendorf.

Der Verkehr Berlins mit seinen Vororten hat sich in den letzten Jahren ausserordentlich gehoben, letzteres ist namentlich mit den an der Berlin-Potsdamer Linie gelegenen Ortschaften der Fall. Ueber eine in Aussicht stehende weitere Entwickelung dieses Vorortverkehrs wird dem „Hamb. Korr." aus Berlin gemeldet: Dem Vernehmen nach liegt es in der Absicht der Staats-Eisenbahnverwaltung mit der Legung eines dritten und eines vierten Gleises auf der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn zwischen den Stationen Berlin und Zehlendorf vorzugehen, um den Lokalverkehr von dem Hauptschienenstrange, welcher bei dem grossen Verkehr gerade auf dieser Bahn durch die durchgehenden Züge schon in starkem Masse in Anspruch genommen wird, abzweigen zu können. Es würde dadurch ermöglicht werden, dass der Lokalverkehr zwischen der Residenz und den volkreichen Vororten Friedenau, Steglitz, Lichterfelde und Zehlendorf noch häufiger und geregelter werden könnte, so dass die für denselben ausschliesslich bestimmten neu zu legenden Gleise unausgesetzt von Omnibuszügen hin und her befahren würden. Die Ausführung dieser Bahnerweiterung soll zum Frühjahr begonnen und innerhalb zweier Jahre beendet werden. Voraussichtlich wird der Etat des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, welcher dem Landtage in seiner bevorstehenden Session vorgelegt werden wird, die erste Ratenforderung zu dem gedachten Zwecke enthalten.

Massregeln gegen die Einschleppung der Cholera.

Wie bereits in Ratibor, soll — wie der „Voss. Ztg." berichtet wird — auch in Friedland im Waldenburger Kreise eine Cholerastation errichtet werden, welche den Zweck hat, Beobachtungen über den Gesundheitszustand der aus Oesterreich über Halbstadt kommenden Reisenden anzustellen.

Preussische Staatsbahnen, Direktionsbezirk Magdeburg.

Am 1. November d. J. wird die an der Bahnstrecke Stendal-Uelzen zwischen den Stationen Salzwedel und Callehne belegene Personen-Haltestelle Pretzier i/Altmark für den vollen Eil- und Frachtgutverkehr eröffnet und der an der Bahnstrecke Vienenburg-Halle zwischen den Stationen Aschersleben und Sandersleben belegene Personen-Haltepunkt Drohndorf-Mehringen in eine Haltestelle unter gleichzeitiger Ausdehnung auf den Wagenladungs-Güterverkehr umgewandelt werden.

Von Pretzier werden jedoch bis auf weiteres Sendungen nur in Frachtüberweisung, solche nach Pretzier nur frankirt und in beiden Fällen ohne Nachnahmebelastung zugelassen. Auch sind Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere bis auf weiteres von der Beförderung von und nach Pretzier ausgeschlossen.

Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die genannten beiden Haltestellen nicht eingerichtet.

Bezirks-Eisenbahnrath Köln.

Der Bezirks-Eisenbahnrath Köln ist, wie berichtet wird, auf den 6. November d. J. zur dritten Plenarsitzung der 2. Wahlperiode einberufen. Auf der Tagesordnung stehen u. a.: 1. Mittheilungen der geschäftsführenden Direktion; 2. Neuwahl von zwei stellvertretenden Mitgliedern des Landes-Eisenbahnraths; 3. Ermässigung der Frachten für Amerikanisches Kiefernholz im Verkehr von den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen nach Rheinland-Westfalen; 4. Ausfuhrtarife für Rohblei und Rohzink; 5. Tarifirung von Oelsaaten und Sämereien, getrocknetem Obst und vegetabilischen Oelen im Deutsch-Italienischen Verband; 6. Einführung eines Ausnahmetarifs für Roheisen von Unterwellenborn nach Polen, besonders nach Warschau und nach Lodz; 7. Antrag des Regierungspräsidenten Gehrmann zu Osnabrück auf Einrichtung einer IV. Wagenklasse in den auf den Ostfriesischen Strecken kursirenden Zügen; 8. Antrag des Oekonomieraths Winkelmann auf Haus Köbbing, betreffend Frachtermässigung für Schlacken u. s. w., welche als Wegebaumaterial Verwendung finden.

Baubeginn des Nord-Ostseekanals.

Mit dem Bau des Nord-Ostseekanals soll im Februar nächsten Jahres begonnen werden. Der erste Spatenstich, der im nächsten Monat unter besonderen Festlichkeiten gethan wird, hat zunächst nur die Bedeutung einer Ceremonie. Es bestätigt sich, dass das Reich nur einen Theil der Arbeiten selbst ausführt und etwa für die Hälfte des Betrages der Gesammtkosten die Arbeiten an Unternehmer vergibt. Die Königliche Regierung zu Schleswig hat unterm 11. Oktober folgende Bekanntmachung erlassen:

„Der Kaiserlichen Kanalkommission zu Kiel ist die Vornahme der Vorarbeiten für den Bau des Nord-Ostseekanals von Brunsbüttel über Burg, Grünthal, Wittenbergen und Rendsburg nach Holtenau gestattet worden. Dies wird unter Bezugnahme auf den § 5 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 mit dem Bemerken zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass die betreffenden Besitzer verpflichtet sind, die Vorarbeiten auf ihrem Grund und Boden nach vorheriger Benachrichtigung geschehen zu lassen."

Personalien: Reichs-Eisenbahnamt.

Der Geh. Ober-Regierungsrath Körte, welcher seit der Ernennung des Herrn Maybach zum Minister der öffentlichen Arbeiten mit der Führung der Geschäfte des Präsidenten vom Reichs-Eisenbahnamt betraut war, hat aus Gesundheitsrücksichten um seinen Abschied nachgesucht.

Verspätungen auf den Deutschen Eisenbahnen im August d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung über die im Monat August d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) beförderten Züge und deren Verspätungen wurden auf 39 grösseren Bahnen bezw. Bahnkomplexen mit einer Gesammtbetriebslänge von 32 153,64 km befördert: an fahrplanmässigen Zügen 15 436 Kurier- und Schnellzüge, 138 884 Personenzüge, 63 514 gemischte Züge und 115 077 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 4 713 Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 24 720 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im ganzen wurden 792 724 799 Achskm bewegt, von denen 255 542 066 Achskilometer auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 217 834 fahrplanmässigen Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im ganzen 3 366 oder 1,55 pCt. (gegen 1,48 pCt. in demselben Monat des Vorjahres und 1,21 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 1 606 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 760 Verspätungen (= 0,81 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,64 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 205 266 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 1 562, oder 0,76 pCt., mithin 0,05 pCt. weniger. Infolge der Verspätungen wurden 1 022 Anschlüsse versäumt (gegen 871 in demselben Monat des Vorjahres und 912 im Vormonat). Wird eine Gruppirung der Eisenbahnen nach den auf je eine Anschlussversäumniss entfallenden Zugverspätungen vorgenommen, so kommen in erster Reihe die Oberhessische Eisenbahn (3 Anschlussversäumnisse auf 3 Verspätungen) mit 1,00, die Main-Neckar Eisenbahn (126 Anschlussversäumnisse auf 202 Verspätungen) mit 1,60, die Königl. Eisenbahndirektion Erfurt (123 Anschlussversäumnisse auf 222 Verspätungen) mit 1,80, während die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn (1 Anschlussversäumniss auf 12 Verspätungen) mit 12,00, die Werra-Eisenbahn (2 Anschlussversäumnisse auf 26 Verspätungen) mit 13,00, die Königliche Eisenbahndirektion Altona (11 Anschlussversäumnisse auf 164 Verspätungen) mit 14,90 die letzte Stelle einnehmen und auf 4 Eisenbahn 30 Verspätungen ohne Anschlussversäumnisse und auf 10 Eisenbahnen weder Verspätungen noch Anschlussversäumnisse vorgekommen sind.

Die eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen

werden im Wintersemester 1886/87 in folgender Weise stattfinden:

In Berlin werden in den Räumen der Universität Vorlesungen über Preussisches Eisenbahnrecht, die Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen, sowie über den Betrieb der Eisenbahnen gehalten werden. Das Nähere, namentlich auch bezüglich der Anmeldung zu den Vorlesungen, ist aus dem Anschlage in der Universität ersichtlich.

In Breslau werden die fachwissenschaftlichen Vorträge sich auf die Nationalökonomie der Eisenbahnen, mit besonderer Berücksichtigung des Tarifwesens, die Verwaltung der Preussischen Staatsbahnen, das Preussische Eisenbahnrecht und den Betrieb der Eisenbahnen erstrecken.

In Bonn werden Vorlesungen über Preussisches Eisenbahnrecht stattfinden.

Oldenburgische Eisenbahnen.

Dem uns vorliegenden Jahresberichte über die Betriebsverwaltung der Oldenburgischen Eisenbahnen für das Jahr 1885 entnehmen wir die nachstehenden Daten: Am Schlusse des Jahres 1885 waren 369,82 km normalspurige Eisenbahnen, sowie die 7 km lange, einer Gesellschaft gehörende schmalspurige Lokalbahn Ocholt-Westerstede im Betriebe der Oldenburgischen Staatseisenbahn-Verwaltung. Die normalspurigen Strecken haben sich im Berichtsjahre um die 20,30 km lange, am 1. Oktober 1885 eröffnete Zweigbahn Ahlhorn-Vechta vermehrt. Diese Linie beginnt auf der Station Ahlhorn der Strecke Oldenburg-Osnabrück, 28,69 km von Oldenburg entfernt, und liegt in der ersten 12,5 km langen Strecke westlich neben der Staatschaussee von Ahlhorn nach Vechta. Bei Kilometer 10,100, an der Kreuzung dieser Chaussee mit derjenigen von Cloppenburg nach Wildeshausen, ist eine Haltestelle „Schneiderkrug" mit Ausweiche- und Ladegleisen sowie einer Laderampe angelegt. Als Stationsgebäude dient ein Privathaus. Bei Kilometer 12,500 wird die Staatschaussee gekreuzt, läuft dann östlich neben der Chaussee; bei dem Kirchdorfe Langförden (bei Kilometer 13,500) ist eine Haltestelle mit einem Stationsgebäude, Ladegleisen und einer Laderampe angelegt. Unmittelbar hinter dieser Haltestelle wird die Staatschaussee wieder gekreuzt und die Bahn läuft von hier an in annähernd gerader Richtung bis Vechta, woselbst westlich der Stadt bei Kilometer 20,300 der Endbahnhof sich befindet. Die Bahn ist eingleisig hergestellt, ihre Kronenbreite beträgt 3,30 m, die grösste Höhe der Dämme 4,6 m und die grösste Tiefe der Einschnitte 2,5 m. Der Oberbau der Bahn ist zum Theil aus Eisen-, zum Theil aus Stahlschienen hergestellt. Die mittlere Betriebslänge betrug im Jahre 354 km (gegen 350 km im Vorjahre). Das Anlagekapital bezifferte sich auf 42 679 729 ℳ oder pro Kilometer auf 119 340 ℳ und das vom Oldenburgischen Staate verwandte Baukapital betrug 32 763 157 ℳ. An Betriebsmaterial waren vorhanden 66 Lokomotiven (4 mehr als im Vorjahre), 32 Tender, 150 Personenwagen, 26 Gepäck-, 771 Güter- und 106 Erdtransportwagen. Befördert wurden im ganzen 2 252 866 (gegen 2 214 563) Personen, wofür 1 607 785 ℳ (gegen 1 555 200 ℳ) oder pro Kilometer 4 542 ℳ (gegen 4 450 ℳ) vereinnahmt wurden. An Gepäck wurden 4 244 t (gegen 4 175 t) expedirt, wofür die Fracht 68 162 ℳ (gegen 68 377 ℳ) oder pro Kilometer 193 ℳ (gegen 196 ℳ) betrug. Für Extrazüge und Salonwagen wurden 4 009 ℳ (gegen 4 062 ℳ) eingenommen. Equipagen etc. wurden 219 Stück befördert und hierfür 4 778 ℳ verrechnet. Der Viehverkehr ist besonders lebhaft gewesen, es wurden 208 727 (gegen 154 682) Stück expedirt und an Fracht 224 469 ℳ (gegen 195 156 ℳ) oder pro Kilometer 637 ℳ (gegen 558 ℳ) erhoben. Im Güterverkehre wurden 2 126 922 ℳ (gegen 2 124 759 ℳ), pro Kilometer 6 038 ℳ (gegen 6 079 ℳ) vereinnahmt, wofür 647 147 t (gegen 652 371 t) befördert wurden; dieser Verkehr hat somit einen kleinen Rückgang erlitten. Die Einnahmen aus den Posttransporten bezifferten sich auf 7 503 ℳ (gegen 6 037 ℳ), aus sonstigen Einnahmen wurden noch 211 798 ℳ (gegen 197 616 ℳ) erhoben. Die Gesammteinnahme bezifferte sich demnach auf 4 251 549 ℳ (gegen 4 152 296 ℳ) oder pro Kilometer auf 12 010 ℳ (gegen 11 864 ℳ). Dagegen betrugen die Betriebskosten 2 634 340 ℳ (gegen 2 525 823 ℳ) oder pro Kilometer 7 442 ℳ (gegen 7 217 ℳ), dieselben betrugen im Verhältniss zur Einnahme 61,96 pCt. (gegen 60,83 pCt.). Der Betriebsüberschuss ergab 1 617 209 ℳ (gegen 1 626 473 ℳ) oder pro Kilometer 4 568 ℳ (gegen 4 667 ℳ) und im Verhältniss zum Anlagekapital 3,79 pCt. (gegen 3,85 pCt.). Der an die Oldenburgische Landeskasse abgeführte Ueberschuss beziffert sich auf 1 277 085 ℳ (gegen 1 426 473 ℳ) und ergibt 4,60 pCt. (gegen 5,22 pCt.) des rein Oldenburgischen Anlagekapitals.

Lokalbahnen in Hessen.

Der Bank für Handel und Industrie in Darmstadt und dem Eisenbahn-Bauunternehmer H. Bachstein in Berlin wurde die Konzession für eine Nebenbahn von Worms nach Offstein, ferner dem Bankhause W. H. Ladenburg und Söhne in Mannheim in Verbindung mit den vorgenannten Firmen die Konzession für eine Nebenbahn von Mannheim über Viernheim nach Weinheim ertheilt.

Eröffnung der Strassenbahn Strassburg-Markolsheim.

In Gegenwart des Statthalters Fürsten Hohenlohe wurde am 19. d. Mts. die Eröffnung der neuen 56 km langen Strassenbahnstrecke Strassburg-Markolsheim, welche berufen ist, der Landwirthschaft in den Riedorten dienstbar zu sein und den Verkehr in denselben zu heben, festlich begangen. Die Bahn durchläuft, parallel mit dem Rhein, dem Rhein-Rhone-Kanal und der Reichseisenbahn, das Ried, das heisst die engere Rheinebene. Von Strassburg dauert die Fahrt bis Markolsheim 2 Stunden 45 Minuten und kostet II. Klasse 3 ℳ 60 ₰ und III. Klasse 2 ℳ 50 ₰. Von Markolsheim wird die Strassenbahn wahrscheinlich bis Colmar weiter geführt werden. Auch ohne diese Weiterführung ist die Strecke nach Markolsheim die bedeutendste der von der Strassburger Pferdebahn-Gesellschaft gebauten und betriebenen Linien. Der Güterdienst ist auf derselben vollständig eingerichtet. Der Bau einer Seitenlinie über den Rhein nach Dinglingen und Lahr ist nur eine Frage der Zeit. In letzterer Stadt interessirt man sich lebhaft für das Projekt.

Niederländische Korrespondenz.

Niederländische Staatseisenbahnen.

In dem Budget der Niederländischen Staatseisenbahnen für das Jahr 1887 sind die Anlagekosten auf 5 900 000 fl. festgestellt. Von dieser Summe entfallen auf: Direktion und allgemeine Ausgaben 292 400 fl.; Beschaffung von Materialien (Schienen, Schwellen, Weichen, Drehscheiben, Wasserkrähne u. s. w.) 24 000 fl. (insoweit sie nicht für eine bestimmte Linie angeschafft sind); Ueberbrückungen: des Maasflusses bei Venlo 24 000 fl., des Maasflusses bei Heumen 10 000 fl. — Anlage der Eisenbahn: Nieuwediep-Amsterdam 956 000 fl., Arnheim-Nymegen 150 000 fl., Zwolle-Almelo 26 400 fl., Dordrecht-Elst 135 000 fl., Amersfoort-Nymegen 368 000 fl., Zaangegend-Enkhuizen 51 300 fl., Stavoren-Leeuwarden 100 000 fl., Nymegen-Venlo 25 000 fl., Rotterdam-Hoek van Holland 1 122 000 fl., Zwaluwe-Herzogenbusch 746 000 fl., Groningen-Delfzyl 135 000 fl. Unterhaltungskosten der Eisenbahn: Arnheim-Leeuwarden 250 000 fl., Maastricht-Breda 233 000 fl., Rozendaal-Vlissingen 605 950 fl., Rotterdam-Breda 80 000 fl., Ueberbrückung des Hollandsch Diep 3 000 fl., sonstige Ausgaben 562 950 fl.

Der dem Etat beigefügten Uebersicht der seitens des Staates ausgeführten und noch auszuführenden Bauten ist folgendes zu entnehmen:

Die von dem Staat gebauten und im Betriebe stehenden Linien haben eine Gesammtlänge von 1 288,092 km, und zwar Arnhem-Leeuwarden 168,415 km, Harlingen-Preussische Grenze 127,609 km, Meppel-Groningen 76,835 km, Zütphen-Preussische Grenze 59,678 km, Maastricht-Breda 179,937 km, Rozendaal-Vlissingen 76,344 km, Venlo-Preussische Grenze 2,998 km, Utrecht-Boxtel 60,140 km, Breda-Moerdyk 18,509 km, Zwaluwe-Rotterdam 34,986 km, Zweigbahn nach dem Güterbahnhof in Rotterdam 2,280 km, Helder-Amsterdam 83,879 km, Zwaluwe-Zevenbergen 7,895 km, Arnheim-Nymegen 19,084 km, Zwolle-Almelo 44,662 km, Dordrecht-Elst 93,612 km, Verbindungsbahn mit Ressen 1,990 km, Amersfoort-Kesteren 31,500 km, Zaandam-Enkhuizen 49,529 km, Stavoren-Leeuwarden 50,449 km, Nymegen-Blerik 59,428 km, Groningen-Delfzyl 38,333 km.

(Hierzu kommen noch die von dem Belgischen Staat übernommenen Linien Zevenbergen-Grenze und Rozendaal-Breda, resp. 23,562 und 24,050 km.)

Im Bau begriffen sind: die Linie von dem Güterbahnhof bis zum Entrepot in Amsterdam 1,547 km, das Bahnhofs- und Hafenterrain in Enkhuizen 0,615 km, die Strecke Zwaluwe-Vlymen der Eisenbahn von Zwaluwe nach Herzogenbusch 40,624 km, also im ganzen 42 786 km.

Das Expropriationsgesetz für die Strecke Rotterdam-Maassluis der Eisenbahn von Rotterdam nach Hoek van Holland, 15,802 km, und für die Strecke Drunen-Herzogenbusch der Eisenbahn von Zwaluwe nach Herzogenbusch, 6,537 km, ist erlassen.

Die Anlagekosten der im Betriebe befindlichen Linien betrugen Ende Juni 1886 im ganzen 233 638 627 fl., gleich 175 497 fl. pro Kilometer.

Die Expropriationskosten bezifferten sich Ende Juni 1886 auf 33 567 356 fl.

Die Ueberbrückungen kosteten: Brücke über den Ysel bei Zütphen 805 170 fl., über die Maas bei Venlo 793 430 fl., über den Lek bei Kuilenburg 3 737 342 fl., über den Waal bei Bommel 5 093 425 fl., über die Maas bei Crévecoeur 2 218 120 fl., über die Maas bei Rotterdam 1 881 152 fl., über die Maas bei Dordrecht 1 970 673 fl., über das Hollandsch Diep 6 680 419 fl., über den Rhein bei Arnheim 1 714 881 fl., über den Waal bei Nymegen 3 228 316 fl., über den Merwede bei Baanhoek 1 925 543 fl., über den Rhein bei Reenen 1 606 804 fl., über die Maas bei Heumen 1 086 619 fl. und die Kanalbauten in Walcheren für die Strecke Woensdrecht-Goes 5 343 862 fl.

Die folgenden Konzessionsgesuche für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen sind bei der Regierung in Berathung:

1. Amsterdam nach Ymuiden.
2. Amsterdam über Koudekerk nach Rotterdam.
3. Harlingen nach der Preussischen Grenze in der Richtung nach Gronau, mit Zweigbahn von Oldenzaal nach Enschede.
4. Assen nach Stadskanaal (Lokalbahn).
5. Boxtel über Baarle-Nassau im Anschluss an die von der Belgischen Regierung entworfene Linie von Antwerpen nach der Niederländischen Grenze, mit Anschluss in Baarle-Nassau.
6. Haarlem nach Utrecht.
7. Nykerk nach Amsterdam mit Zweigbahnen nach Amersfoort und nach Hilversum.
8. Belgische Grenze über Sluis nach Yzendyke oder Schoondyke mit Zweigbahnen nach Breskens und Philippine.
9. Maastricht nach der Belgischen Grenze bei Vroenhoven.
10. Roermond nach der Belgischen Grenze in der Richtung nach Maeseyck (Lokalbahn).
11. Haelen nach der Belgischen Grenze in der Richtung nach Maeseyck.
12. Veenendaal nach Wageningen (Lokalbahn).
13. Winterswyk nach der Preussischen Grenze in der Richtung nach Coesfeld (Lokalbahn).
14. Harlingen nach der Preussischen Grenze in der Richtung nach Salzbergen.
15. Enschede nach Oldenzaal (Lokalbahn).

Die Konzession wurde ertheilt für den Bau einer Eisenbahn:
1. Von Woensdrecht nach der Belgischen Grenze in der Richtung nach Antwerpen.
2. Von Medemblik nach Hoorn (Lokalbahn).
3. Von Sauwerd nach Roodeschool (Lokalbahn).

Niederländisch-Indische Staatsbahnen.

In dem Niederländisch-Indischen Budget für das Jahr 1887 sind die Gesammtkosten für die Anlage und Ausrüstung der Indischen Staatseisenbahnen auf 5 502 120 fl. festgestellt. Hiervon entfallen 275 420 fl. auf die Direktion und allgemeinen Ausgaben, 1 575 500 fl. für die Vollendung der Eisenbahn Djokjokarta-Tjilatjap, 151 200 fl. für Unterhaltung der im Betriebe befindlichen Linien und 3 500 000 fl. für den Bau einer Eisenbahn von Tjitjalengka nach Tjilatjap mit Zweigbahn von Warong Bandreg nach Garoet.

Die Hauptlinie Tjitjalengka-Tjilatjap soll 183 km und die die Zweigbahn 22 km lang werden, die Baukosten wurden auf 19 581 000 fl. oder etwa 96 000 fl. pro Kilometer veranschlagt. Als Motiv für den Bau dieser Linie wird seitens der Regierung das Nachfolgende angeführt:

Der Staat hat den Eisenbahnbau auf der Insel Java unternommen zu dem Zweck, diejenigen Hauptlinien zu bauen, welche unbedingt für die Kommunikation zwischen den Binnenländern und der Küste erforderlich waren, und welche zu gleicher Zeit den Verkehr zwischen den weit von einander entfernt liegenden Theilen der ausgedehnten Insel ermöglichten; dies musste als eine unentbehrliche Bedingung für die Entwickelung des Ackerbaues und der Industrie und für die Zunahme der allgemeinen Wohlfahrt erachtet werden. Diese Aufgabe ist seitens des Staates in Ost- und Mittel-Java und in einem grossen Theil von West-Java vollendet. — Die dort erforderlichen Hauptlinien sind zu Stande gekommen und der Bau der an dieselben anschliessenden Linien kann der Privatindustrie überlassen werden. — Jedoch kann das grosse von dem Staat übernommene Werk nicht als gänzlich vollendet angesehen werden, so lange der Landestheil West-Javas, welcher durch den östlichen Theil der Preanger Regentschappen, den südlichen Theil Cheribons und den westlichen Theil von Banjoemas gebildet wird, noch nicht mit Tjilatjap in Verbindung gebracht ist. Dieser Theil von West-Java liegt noch abgesondert und kann ohne eine gute Kommunikation mit der Küste nicht zur Entwickelung gelangen. So lange diese Verbindung nicht vorhanden ist, bleibt auch der Verkehr zwischen dem Binnenlande West-Javas und den anderen Theilen dieser Insel höchst beschwerlich, nicht allein zum Nachtheile der Volkswohlfahrt, sondern auch zum Schaden von wichtigen Landesinteressen. — Besonders für die Armee auf Java ist eine gute Verbindungsroute zwischen der Ebene von Bandong und Tjilatjap stets als unentbehrlich erachtet, und nur aus dem Grunde des bevorstehenden Baues einer Eisenbahn, ist zur Zeit auf die Verlängerung des Heerweges in dieser Richtung verzichtet. — Der Zeitpunkt zur Inangriffnahme dieses unentbehrlichen Baues ist augenblicklich um so günstiger, als dazu das anderswo nicht mehr erforderliche technische Personal der Staatseisenbahnen zur Verfügung steht. Es wird beabsichtigt, ausser einer etwa 183 km langen Verbindungsbahn von Tjitjalengka nach Tjilatjap, eine 22 km lange Zweigbahn von Warong Bandreg nach Garoet anzulegen. — Diese Zweigbahn soll durch das fruchtbare Thal der Ober-Tjimanak führen, das, besonders in der Nähe von Garoet, ziemlich wohl bebaut ist. — Die bereits erwähnten Baukosten übertreffen bei weitem die durchschnittlichen Anlagekosten der bis jetzt auf der Insel Java gebauten Staatseisenbahnen. — Die Ursache dieser höheren Kosten sind in der Beschaffenheit des von der Eisenbahn durchzogenen Terrains, welches viele Ueberbrückungen und sonstige kostspielige Anlagen erforderlich macht, begründet. Grosse Einnahmen werden von diesen Linien — wenigstens während der ersten Jahre — nicht zu erwarten sein, sie sollen auch nur zur Befriedigung der Bedürfnisse des Staats und der Bevölkerung dienen.

Der Bau dieser Bahn kann voraussichtlich mit dem zur Verfügung stehenden Personal innerhalb vier Jahren vollendet sein.

Die Einnahmen der in Betrieb befindlichen Staatsbahnen sind pro 1887 wie folgt normirt:

a)	Oestliche Linien: (Soerabaya-Solo = 263 km; Sidhoardjo-Probolinggo = 76 km; Bangil-Malang = 49 km; Kertosono Blitar = 93 km)	3 630 000 fl.
b)	Westliche Linie (Buitenzorg-Tjitjalengka = 183 km)	1 005 000 „
c)	Djokjokarta-Tjilatjap	709 000 „
d)	Dampftrambahn auf Atjeh	145 000 „
e)	sonstige Einnahmen	4 000 „
	Summa	5 493 000 fl.

Die Betriebskosten sind auf 2 785 260 fl. normirt, wovon 1 766 640 fl. für die östlichen Linien, 626 320 fl. für die westlichen Linien, 392 300 fl. für die Eisenbahn Djokjokarta-Tjilatjap. Für den Betrieb der Dampftrambahn auf Atjeh ist eine Summe von 99 700 fl. veranschlagt.

Ysel-Dampftrambahn-Gesellschaft.

Ende 1885 waren bei dieser Gesellschaft die folgenden Linien in Betrieb:
a) Leiden-Voorschooten-Voorburg-Haag, mit Zweigbahn nach Wassenaar 23 km (die Strecke Voorburg-Haag seit 20. Juni 1885);
b) Gouda-Oudewater 14 km;
c) Rotterdam-Overschie 5 km und Utrecht-Vreswyk 12 km;

also im ganzen 54 km. — Die Unterhaltung sämmtlicher Linien hat in 1885 einen Kostenaufwand von 12 336 fl. erfordert. — Der Lokomotiv- und Wagenpark besteht aus 18 Lokomotiven, 27 Personen- und 19 Güterwagen. Die Herstellungskosten dieses Materials betrugen in 1885 13 815 fl. oder 0,03 fl. pro Zugkilometer.

Die Betriebsergebnisse pro 1885 sind folgende:

Leiden-Haag mit Zweigbahn nach Wassenaar 184 225 Personen. — Einnahmen aus dem Personenverkehr 26 058 fl. (18 423 fl. in 1884); Güterverkehr 2 019 (1 053) fl.; überhaupt 28 077 (19 476) fl. Betriebskosten 29 462 (23 483) fl. oder 3,70 (3,56) fl. pro Tagkilometer.

Gouda-Oudewater: 157 338 Personen. — Einnahmen aus dem Personenverkehr 17 544 (19 569) fl.; Güterverkehr 1 011 (699) fl.; überhaupt 18 556 (20 268) fl. Betriebskosten 22 525 (18 521) fl. oder 4,41 fl. pro Tagkilometer.

Rotterdam-Overschie: 91 136 Personen. Einnahmen aus dem Personenverkehr 10 156 (5 350) fl.; Güterverkehr 267 (108) fl.; überhaupt 10 423 (5 458) fl. — Betriebskosten 14 549 fl. = 5,78 fl. pro Tagkilometer.

Utrecht-Vreeswyk: Personen 167 467. Einnahmen aus dem Personenverkehr 21 669 (23 182) fl.; Güterverkehr 884 (780) fl.; überhaupt 22 553 (23 971) fl. — Betriebskosten 24 867 (21 440) fl. oder 6,02 (5,32) fl. pro Tagkilometer.

Im ganzen wurden also befördert 600 196 Personen. — Die Gesammteinnahme betrug 79 609 fl. und die Betriebskosten 91 404 fl. oder 4,85 fl. pro Tagkilometer und 0,24 fl. pro Zugkilometer. Das für den Bau und die Ausrüstung der Bahn verwendete Kapital betrug 1 397 599 fl. Das Gesellschaftskapital beträgt 2 500 000 fl.

Luzern-Kriens.

Am 20. d. Mts. fand die Kollaudation dieser Linie seitens der Vertreter der Regierung nnd des Eidgenössischen Eisenbahndepartements statt und am 25. d. Mts. wird dieselbe dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Diese nur 3 km lange Bahn ist insofern bemerkenswerth, als sie für die Schweiz das erste Beispiel einer dem Personen- und Güterverkehr dienenden ökonomisch erbauten Strassenbahn bildet. Sie liegt zur Hälfte ihrer Länge auf der die Stadt Luzern mit Kriens verbindenden Ortsstrasse und benutzt im übrigen eigenes Planum.

Bei der Strassenbahn ist der Oberbau nach dem Hartwich-System verlegt und zwar mit 9 m langen Hauptbahnschienen (Profil XI der Reichseisenbahn), welche lediglich am Stoss durch eine 36 kg schwere eiserne Querschwelle unterstützt sind und im übrigen direkt in dem festen Strassenkörper liegen, in der Geraden durch 2 und in den Kurven durch 3 Verbindungsstege zusammengehalten. Dieses Oberbausystem verbindet mit der grösstmöglichen Einfachheit eine grosse Solidität (4,5 t Raddruck), und empfiehlt sich namentlich deshalb für derartige Anlagen, da sich die Montage im Strassenkörper — an dem mit Ausnahme von 2 schmalen und seichten

Gräben für die beiden Schienenstränge nichts aufzureissen ist — sehr einfach gestaltet. Bei der Bahn auf eigenem Planum sind in Abständen von 1,30 m eiserne Querschwellen angeordnet. Die Bahn ist normalspurig mit einer grössten Steigung von 1:30 und einem kleinsten Krümmungshalbmesser von 120 m erbaut. Die grösseren Objekte sind die Stationsanlage Kriens mit den erforderlichen Hochbauten, sowie 3 eiserne Brücken und mehrere Stützmauern am Krienserbach. Sie hat Anschluss in Luzern an die Schweizerische Centralbahn und verbindet in Kriens 3 grosse Fabriketablissements, in deren Höfe die Gleise geführt sind, mittelst Drehscheiben direkt mit dem kurrenten Strange. Die Linie wird mit 2 Krauss'schen 60 pferdigen Tramwaylokomotiven betrieben und besitzt ausserdem 2 elegant gebaute Personenwagen und einen Gepäckwagen mit Postabtheilung.

Diese neue Bahnverbindung wird besonders im Sommer einem starken Personenverkehr zu genügen haben, und bietet ausserdem für den Güterverkehr von Kriens, namentlich aber der dortigen Industrie bedeutende Vortheile. Für die Fremden Luzerns aber repräsentirt sie ein Glied mehr in der grossen Kette von bequemen und hübschen Ausflugsgelegenheiten um diese von der Natur so sehr bevorzugte Stadt.

Der Bau der Bahn, sowie die Gestellung der Fahrzeuge war von der Lokomotivfabrik Krauss & Co. in Gemeinschaft mit der Lokalbahnunternehmung Lechner & Krüzner in München in der Zeit von $3^1/_2$ Monaten durchgeführt worden.

Aus Italien.

Betriebseröffnungen seit 1. August.

Arezzo-Fossato. Am 15. August wurde von dieser Linie die 37 km lange Reststrecke Arrezo-Anghiari eröffnet und damit die ganze Linie, welche eine weitere Verbindung zwischen den Linien Florenz-Arrezo-Orte und Rom-Orte-Ancona herstellt, dem Verkehr übergeben.

Viterbo-Attigliano. An dem gleichen Tage wurde auch diese 39 km lange Zweigbahn, welche bei Attigliano an die Linie Florenz-Chiussi-Orte anschliesst, feierlich eröffnet; die neuen Stationen heissen: Viterbo, Montefiascone, Grotte S. Stefano und Sipicciano. Die Bahn hat durchgängig und zwar zuweilen ganz bedeutende Steigungen zu überwinden, namentlich zwischen den beiden erst- und den beiden letztgenannten Orten. Bei dem schwierigen Terrain, welches die Bahn durchschneidet, haben zahlreiche Kunstbauten ausgeführt werden müssen (z. B. eine Tiberbrücke von 185 m lichter Weite in Eisenbau, eine Vezzabrücke in Mauerwerk mit einem Bogen von 24 m Spannung, ein Tunnel bei Montefiascone von 509 m Länge durch sehr hartes basaltartiges Gestein gearbeitet und mehr als 80 kleinere Bauwerke. Die Baukosten betrugen 6 700 000 L., d. i. ungefähr 172 000 L. auf das Kilometer.

Taranto-Brindisi. Am 25. August wurde die weitere Strecke Latiano-Mesagne mit der einzigen Station Mesagne für vollen Verkehr eröffnet.

Ponte Sa. Venere-Avellino. Von dieser Linie wurde am 2. September die 9 km lange Strecke Prata Pratola-Avellino (mit der erstgenannten als einzigen Station für vollen Verkehr) dem Betriebe übergeben.

Cajanello-Isernia. An demselben Tage wurde auch die 8 km lange Strecke Venafro-Roccaravindola (einzige Station für vollen Verkehr) eröffnet.

Colico-Chiavenna. Die Eröffnung dieser Linie (ursprünglich für den 15. Juli in Aussicht genommen) fand am 8. September statt. Die rund 27 km lange Strecke, welche offiziell als ein Theil der Linie Sondrio-Colico-Chiavenna betrachtet wird, bildet streng genommen eine Linie für sich, welche $2^1/_2$ km mit Sondrio-Colico gemeinsam hat und welche nach Fertigstellung der Verbindung Colico-Lecco den Verkehr ab Mailand nach dem Engadin vermitteln, also einen weiteren internationalen Zugang schaffen wird. Bis zum Mezzolasee (8 km) läuft die Bahn durch ebenes Terrain und ziemlich geradlinig, dann 6 km längs dieses Sees in ebenem aber schwierigem Terrain, gänzlich in Kurven, mit einigen Tunnels und vielen theuren Hochbauten. Fernere 6 km bilden in der Ebene von Chiavenna nahezu eine einzige ebene und fast gerade Linie, schliesslich 7 km kann man als Bergbahn bezeichnen. Der Höhenunterschied der beiden Endpunkte Colico und Chiavenna beträgt 120 m, welche aber fast gänzlich auf den letztgenannten Theil entfallen; die Zwischenstationen heissen Dubino, Novate und Samolaco.

Dem Vernehmen nach sollen im Laufe des Oktober von der Linie Treviso-Cornuda-Belluno die Reststrecke ab Cornuda und von der Linie Parma-Brescia-Iseo die wiederhergestellte, durch Hochwasser zerstört gewesene Strecke ab Colorno bis zum Pofluss dem Verkehr übergeben werden.

Bauten und Projekte.

Aetna-Ringbahn. Nach Königl. Dekret vom 31. Dezember 1883 war einem Konsortium der Bau einer solchen Bahn genehmigt, und in dessen Vertretung hat sich mit dem 23. Juli lfd. J. in Catania eine „Sizilianische Gesellschaft für öffentliche Arbeiten“ gebildet. Dieselbe will ausser der konzessionirten Aetna-Ringbahn den Bau und Betrieb von Lokalbahnen und Tramways, sowie von anderen öffentlichen oder privaten Werken übernehmen.

Orta-Domodossola. Nach offiziellen Angaben werden von dieser Restlinie die Strecken ab Orta über Crusinalbo und Ornavasso bis Gravellona Ende Dezember d. J., Ornavasso-Piedimulera aber erst Ende 1887 eröffnet werden können. Auch bezüglich der kurzen Reststrecke bis Domodossola ist der Entwurf endgültig festgesetzt, und soll der Bau nach Möglichkeit beschleunigt werden.

Direkte Linie Rom-Neapel. Nachdem der Entwurf einer besonderen Küstenlinie endgültig gefallen, sind folgende Bauten geplant und zum Theil in Ausführung begriffen: von Rom nach Segni eine Abkürzungsstrecke; Segni-Morolo 18 km ein zweites Gleise; von Morolo nach Ceccano eine Abkürzungsbahn von 15 km; Ceccano-Aquino 35 km zweites Gleise; Aquino-Riardo eine neue Strecke, deren Vorarbeiten nahezu beendet sind; Riardo-Pignataro 10 km Abkürzungsbahn; Pignataro-Capua zweites Gleise, bereits verlegt; schliesslich Abkürzungslinie Capua-Afragola-Casalnuovo, 25 km lang und die bisherige Strecke zwischen beiden Endpunkten um 8 km verkürzend und auf der ganzen Länge in Bauausführung.

Sardinische Bahnen. Bezüglich des Konzessionsvertrages über diese Linien (vergl. No. 76 Seite 818/819. D. Red.) sind inzwischen die Einzelnheiten bekannt geworden, aus denen wir noch einiges entnehmen.

Die neue Gesellschaft nennt sich „Italienische Gesellschaft für Nebenbahnen in Sardinien“, nimmt ihren Sitz in Rom und beschafft ein Grundkapital von 15 Millionen Lire in zwei Serien zu $7^1/_2$ Millionen; die Mitglieder des Verwaltungsrathes müssen der Italienischen Nationalität angehören. Bezüglich der 112 km Projekte, welche die Königliche Gesellschaft der Sardinischen Eisenbahnen vorgelegt hatte, kann die Ausführung nach diesen Entwürfen oder auch in anderer Weise (in letzterem Falle jedoch nach besonderer Genehmigung) stattfinden; zunächst müssen aber die Linien Cagliari-Isili (Provinz Cagliari, 76 km) und Monti-Tempio (Provinz Sassari, 40 km) vollendet werden und zwar binnen Jahresfrist, die übrigen binnen 5 weiterer Jahre.

Die Gesammtlänge von 584 km kann auf 800 km erhöht werden, sofern die Linie Cagliari-Isili-Sorgono bis zur Vereinigung mit der Linie ab Macomer zum Meerbusen degli Aranci verlängert wird.

Die Konzessionsdauer beträgt 90 Jahre und die jährliche Staatsbeihilfe 9 950 Lire für das Kilometer; bis zur Höhe eines Betrages von 2 000 Lire pro Kilometer soll die anfängliche Roheinnahme der Gesellschaft verbleiben, das Ueberschiessende zu 60 pCt. an diese, zu 40 pCt. dem Staat zukommen.

Die neu konzessionirten Projekte bieten gegenüber den früheren den Vortheil günstigerer Neigungsverhältnisse und gleichzeitig für den Staatsschatz eine Ermässigung der Beihilfe um 550 Lire auf das Kilometer.

Organisation.

Generalinspektorat der Eisenbahnen. Durch ministeriellen Erlass sind neuerdings einige Aenderungen in dem Wirkungskreise und Personal der einzelnen Abtheilungen dieser Aufsichtsbehörde eingetreten, so dass die bezüglichen Befugnisse sich gegenwärtig folgendermassen gestalten:

1. Kabinet des Generalinspektors: Sektion 1. Ordentliches und ausserordentliches Personal; Sekretariat des obersten Ausschusses für Personalsachen. Sektion 2. Freifahrtscheine aller Art; Archiv- und Protokollsachen. Verschiedenes. Sektion 3. Verwaltung. (Chef der Generalinspektor; Sekretär des demselben direkt unterstellten obersten Ausschusses Inspektor I. Klasse Innocenz Mucci.)

2. Abtheilung I: Sektion 1. Allgemeine Angelegenheiten und Personal der Eisenbahngesellschaften und deren Verwaltungen. Aufsichtsausschüsse. Sektion 2. Konzessionen. Sektion 3. Gesetzsachen.

3. Abtheilung II: Sektion 1. Bau der Eisenbahnen. Sektion 2 und 3. Technische Angelegenheiten. Sektion 4. Verwaltungssachen bezüglich der Eisenbahnbauten. (Chef Inspektor I. Klasse Ingenieur Cesare Rota.)

4. Abtheilung III: Sektion 1. Bahnaufsicht und Bahnerhaltung für den Bezirk des Mittelmeernetzes und bestimmte Privatbahnen. Sektion 2. Desgl. für das Adria-, Sizilische und Sardinische Netz. Sektion 3. Expeditions- und Fahrdienst sowie Rollmaterial. (Chef-Inspektor I. Klasse Ingenieur Adolf Rossi.)

5. Abtheilung IV: Sektion 1. Tarifwesen; Sekretariat der Kommissionen und Unterkommissionen für Tarifwesen. Sektion 2. Statistik.

6. Abtheilung V: Sektion 1. Finanzielle Abrechnung für die Hauptbahnen und Bahnnetze in Privatbesitz. Ver-

gleichssachen bei Betriebsübertragungen. Reisekosten der Parlamentsmitglieder. Sektion 2. Rechnungswesen. Eigene Kosten des Inspektorats. Betriebskosten der 3 Hauptnetze und der Privatlinien. Baukosten.

(Zum Chef ist der bisherige Ministerialdirektor Attilio Vivaldi ernannt worden, während der bisher mit der Leitung der Abtheilung auftragsweise betraute Oberinspektor Emil Plancher zum obersten Ausschuss als Mitglied übergetreten ist.) St.

Litteratur.

Imprägnirung hölzerner Eisenbahnschwellen mit starker und schwacher Zinkchlorid-Lösung von Josef Seidl, Ingenieur der Buschtêhrader Eisenbahn. Buch- und Kunstdruckerei Steyrermühl.

Der Verfasser gibt in dieser kleinen Broschüre, welche als Sonderabdruck aus der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung“ erschienen ist, als Einleitung eine allgemeine Uebersicht über sämmtliche zur Imprägnirung eingeschlagenen Verfahren und deren Erfolge, und eine tabellarische Uebersicht über die im Jahre 1884 in den Gleisen der Eisenbahnen liegenden hölzernen Schwellen und der verschiedenen, in den Gleiselängen vorkommenden Schienenunterlagen. Sodann erörtert der Verfasser das Imprägnationsverfahren mit Zinkchlorid vom allgemeinen Gesichtspunkte und gibt in den folgenden Abschnitten eine erschöpfende Darstellung der Wirksamkeit starker und schwacher Zinkchlorid-Lösungen in Bezug auf die verschiedenen Holzgattungen, über die Vollständigkeit dieser Imprägnationsverfahren und über Bedeutung derselben, mit Rücksicht auf deren ökonomische Zweckmässigkeit. Die für jeden Eisenbahntechniker wichtigen Schlussfolgerungen bilden den Schluss des willkommenen Aufsatzes.

Kartenwerke.

Uebersichtskarte der Verwaltungsbezirke der Preussischen Staatseisenbahnen, bearbeitet im Ministerium der öffentl. Arbeiten. Massstab 1 : 1 000 000. 2 Blatt in Photolithographie mit Farbendruck. Verlag der Simon Schropp'schen Hof-Landkartenhandlung, Berlin. Preis 2 *M.* 50 *₰*.

Die Karte gibt ein zusammenhängendes, übersichtliches Bild der Verwaltungsbezirke der Königlich Preussischen Eisenbahn-Betriebsämter unter Angabe des Sitzes eines jeden Amtes. In sehr dankenswerther Weise sind auf der als Grundlage für die Karte bearbeiteten schwarzen Platte die Bahnlinien nicht nur je nach dem Betrieb in doppelgleisige und eingleisige Hauptbahnen sowie in Bahnen untergeordneter Bedeutung, sondern auch mit Kennzeichnung des eingleisigen und mehrgleisigen Grunderwerbs auseinander gehalten und hinsichtlich der Eisenbahnstationen die neuerdings angeordneten einheitlichen Bezeichnungen nach Bahnhöfen, Haltestellen und Haltepunkten berücksichtigt. Mittelst einer verhältnissmässig geringen Anzahl von Farben sind auf den farbigen Platten die 76 einzelnen Verwaltungsgebiete geschickt auseinander gehalten. Die Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen, zu welchen die Aemter gehören, sind nicht besonders auseinander gehalten, eine am unteren Kartenrand angebrachte tabellarische Zusammenstellung weist aber die Zugehörigkeit eines jeden Betriebsamtes zu dem betreffenden Direktionsgebiet nach. Auch sind die in Bau befindlichen sowie die zur Ausführung genehmigten neuen Staatsbahnlinien unter Angabe der bauleitenden Behörde (resp. ob der Bau einer Königlichen Eisenbahndirektion oder einem bestimmten Betriebsamt zugetheilt ist) angegeben.

Besondere in grösserem Massstab ausgeführte Kartons enthalten eine Karte der Berliner Stadt- und Ringbahn sowie eine genaue Darstellung der so verwickelten Eisenbahnverbindungen des Oberschlesischen und Ruhr-Kohlengebiets mit Angabe der Zechen- u. s. w. Anlagen. — Das Einzige, was wir an der vortrefflichen Karte auszusetzen haben, ist, dass der Druck nicht klar genug ist.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Eröffnungen.

Mit dem 25. Oktober d. J. wird unter diesseitiger Leitung an dem neu eröffneten rechtsmainischen Hafen in Frankfurt a/M. eine Hafenstation eröffnet, welche zunächst lediglich für den Wasserumschlagsverkehr in Wagenladungen dient, soweit derselbe auf den oberhalb der Main-Neckarbrücke gelegenen Gleisen bewältigt werden kann.

Näheres ist auf der Hafenstation zu erfahren. (2217)

Frankfurt a/M., den 23. Oktober 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Die Fahrten des Dampfschiffes „Kong Olaf“ zwischen Frederikshavn und Christianssand werden vom 27. Oktober d. J. ab wieder auf 2 Touren wöchentlich beschränkt. Die Abfahrten erfolgen:

Von Frederikshavn: Am Dienstag und Donnerstag Mittags 1 Uhr nach der Ankunft des Zuges No. 37 der Dänischen Staatsbahn (Abgang von Altona um 10.35 Abends vorher).

Von Christianssand: Am Sonntag und Mittwoch Abends 9 Uhr zum Anschluss an den am folgenden Tage von Frederikshavn um 4.35 N. abgehenden Zug No. 56 der Dänischen Staatsbahn (Ankunft in Altona um 7.40 V. am nächsten Tage).

Altona, den 22. Oktober 1886. (2218)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Eröffnung der Haltestellen Pretzier und Drohndorf-Mehringen für den Güterverkehr. Am 1. November d. J. wird die an der Strecke Stendal-Uelzen zwischen den Stationen Salzwedel und Callehne belegene Station Pretzier für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern mit der Beschränkung eröffnet, dass Sendungen von Pretzier nur in Frachtüberweisung, solche nach Pretzier nur frankirt und in beiden Fällen ohne Nachnahmebelastung zugelassen werden. Auch sind Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere von der Beförderung von und nach der genannten Station bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird die an der Strecke Vienenburg-Halle zwischen den Stationen Aschersleben und Sandersleben belegene Station Drohndorf-Mehringen für die Beförderung von Frachtgütern in Wagenladungen eröffnet.

Sprengstoffe werden zur Beförderung von und nach beiden genannten Stationen einstweilen nicht angenommen. (2219)

Magdeburg, den 21. Oktober 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-Deutscher Verband. Rumänisch- bezw. Südwestrussisch-Galizisch-Norddeutscher Maisverkehr. Die Tarife für den Rumänisch-Deutschen Güterverkehr vom 1. Januar bezw. 1. April 1886, sowie die im Rumänisch- bezw. Südwestrussisch-Galizisch-Norddeutschen Maistarif vom 1. März 1886 enthaltenen Frachtsätze für Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Rumänische Linie), bleiben über den 31. Oktober cr. hinaus bis auf weiteres in Geltung.

Breslau, den 25. Oktober 1886. (2220)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. Js. ab tritt der Nachtrag 8 zum Tarif für den **Reichsbahn-Staatsbahn-Verkehr** vom 1. Januar 1885 in Kraft. Derselbe enthält ausser einigen Berichtigungen und Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Tarifsätze für die Station Radis des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und für die Station Kreiensen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, sowie ferner Sätze für Stationen der Kerkerbachbahn, der Saal-, Weimar-Geraer, Nordhausen-Erfurter, Hohenebra-Ebelebener, Arnstadt-Ichtershausener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Friedrichrodaer und Ruhlaer Eisenbahn und theils ermässigte Sätze für die Stationen Dresden-Friedrichstadt, Görlitz, Kamenz und Zittau des Direktionsbezirks Berlin, Elsterwerda, Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz des Direktionsbezirks Erfurt.

Näheres ist auf den Verbandsstationen zu erfahren. (2221)

Frankfurt a/M., den 18. Oktober 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 84 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 27. Oktober 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

3. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Die sherigen **Getreide u. s. w. Tarife** von Stationen der Orel-Witebsk-, Orel-Griasi-, Liwny-, Griasi-Zarizyn und Koslow-Woronesch-Rostow Bahn nach Danzig und Neufahrwasser werden bis auf weiteres prolongirt, wobei der Artikel „Weizen“ aus den Tarifen der beiden letzteren Bahnen und der Artikel „Oelkuchen“ aus den Tarifen von sämmtlichen Bahnen ausgeschlossen wird. Die im Tarif der Moskau-Brester Bahn von Smolensk nach Danzig und Neufahrwasser zur Zeit bestehenden Getreide- etc. Tarife werden vom 6. Dezember cr. ab auf 120,29 Rbl. bezw. 122,29 Rbl. erhöht.

Danzig, den 24. Oktober 1886. (2222J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Im direkten Güterverkehr zwischen diesseitigen Stationen einerseits und Stationen der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen andererseits treten mit dem 1. November d. J. verschiedene für die Station Kreiensen gegebene Frachtsätze ausser Kraft, während andererseits mehrere diesseitige Stationen mit gedachtem Tage neu in den Verkehr aufgenommen werden. Der desfalls zum Gütertarif vom 1. Januar 1883 herausgegebene Nachtrag, welcher ausserdem Bestimmung über den Verkehr mit Station Püsselbüren enthält, kann in den Güter- etc. Expeditionen eingesehen, auch daselbst bezogen werden.

Hannover, den 17. Oktober 1886. (2223)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokalgüter- und Vieh- etc. Verkehr des Direktionsbezirks Magdeburg. Am 1. November d. J. treten die Nachträge I zu den Tarifen für den Lokalgüter- und Vieh- etc. Verkehr des Bezirks der unterzeichneten Direktion in Kraft.

Dieselben enthalten Aenderungen und Ergänzungen der speziellen Tarifvorschriften, der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, der Bestimmungen über die Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, des Nebengebührentarifs, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetariftabellen, sowie Berichtigungen einiger Druckfehler im Haupttarif.

Exemplare der Nachträge sind bei den diesseitigen Expeditionen zu haben.

Magdeburg, den 20. Oktober 1886. (2224)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für den Transport auf den Eisenbahngleisen zwischen dem neuen Rechtsmainischen Hafen in Frankfurt a/M. einerseits und dem Ostbahnhofe hierselbst, dem Westbahnhofe der Hessischen Ludwigsbahn hierselbst, dem neuen Bahnhof der Hessischen Ludwigsbahn hierselbst (Frankfurt H. L. B.), dem Staatsbahnhofe in Sachsenhausen, dem Nassauischen oder Taunusbahnhof hierselbst, dem Main-Weser- und Westbahnhofe der Main-Neckar Bahn hierselbst andererseits kommen, im Fall die Güter von diesen Bahnhöfen mit der Eisenbahn weiter versandt werden oder auf denselben mit der Eisenbahn eingegangen sind, die nachverzeichneten Ueberfuhrgebühren zur Erhebung:

a) sobald der Stückgutverkehr zugelassen wird — was zur Zeit noch nicht der Fall ist — für jede Stückgutsendung für je angefangene 100 kg . 0,20 ℳ.

b) für Wagenladungssendungen in Gütern der Klassen:

B . . .	der allgemeinen Deutschen Güterklassifikation	3,00 „
Spez.-T. I		2,00 „
Spez.-T. II oder III		1,00 „

für den Wagen, gleichgültig ob die Eisenbahnfracht nach den Sätzen für 5000 oder für 10000 kg zu berechnen ist.

Für Güter, für welche Ausnahmetarife bestehen, wird die Ueberfuhrgebühr derjenigen Tarifklasse angewendet, zu welcher dieselben bei normaler Tarifirung gehören.

Ausser den vorverzeichneten Ueberfuhrgebühren werden eisenbahnseitig noch folgende der hiesigen Stadt zustehende und von derselben festgesetzten Werftgleise-Gebühren für Wagenladungen

50 ₰ wenn die Ueberfuhrgebühr	3,00 ℳ.
40 „ „ „ „	2,00 „
30 „ „ „ „	1,00 „

pro Wagen zur Erhebung gebracht. (2225)

Frankfurt a/M., den 23. Oktober 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. November 1886 tritt an Stelle und unter Aufhebung des bezüglichen Tarifs vom 15. Oktober 1884 ein neuer Tarif für die Beförderung von Gütern im Verkehre zwischen Stationen der Brölthaler Eisenbahn einerseits und Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, der Hessischen Ludwigseisenbahn, der Main-Neckarbahn, der Pfälzischen Eisenbahnen und der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen andererseits in Kraft. Exemplare sind bei den Verbands-Güterexpeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslokale zum Preise von 0,30 ℳ zu haben.

Köln, den 21. Oktober 1886. (2226)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. Die im Transittarif vom 6. September l. J. enthaltenen Ausnahmefrachtsätze Mannheim-Basel für Getreide Belgischer oder Holländischer Herkunft finden unter den für Basel Bad. B. geltenden, im Tarif erwähnten Bedingungen auch auf solche Sendungen Anwendung, welche in dem Lagerhause der Schweizerischen Centralbahn in Basel eingelagert werden.

Karlsruhe, den 20. Oktober 1886. (2227)
Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Auf den 1. November d. J. gelangt zu dem Gütertarife Waldshut-Ostschweiz vom 1. August d. J. der I. Nachtrag, weitere Zusatzbestimmungen zum Reglement sowie eine Taxberichtigung enthaltend, zur Einführung. Exemplare desselben können durch unsere Güterexpeditionen unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 21. Oktober 1886. (2228)
Generaldirektion.

Vom 25. Oktober 1886 ab wird die nunmehr für den beschränkten Wagenladungsverkehr eröffnete, zwischen Graudenz und Garnsee belegene Haltestelle Roggenhausen in den vom 1. September 1885 gültigen **Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen und Kokes** nach Stationen des Direktionsbezirks Bromberg, der Ostpreussischen Südbahn und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn aufgenommen.

Die Ausnahmetarifsätze können bei den sämmtlichen Güterexpeditionen eingesehen werden; dieselben werden auch in dem in Kürze erscheinenden Tarifnachtrag enthalten sein. — Sendungen nach Roggenhausen werden nur frankirt und ohne Nachnahmebelastung zur Beförderung angenommen.

Bromberg, den 19. Oktober 1886. (2229)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Polnischer Verband. Im Nachtrag IX zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I sind mehrere Abänderungen bezw. Erweiterungen eingetreten.

Diese Erweiterungen finden mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1886 auch auf den Deutsch-Polnischen Verband Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandstationen sowie die unterzeichnete Verwaltung.

Bromberg, den 18. Oktober 1886. (2230)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandverwaltungen.

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit treten für den Verkehr zwischen den Stationen Gera, Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt einerseits und den Stationen der Holsteinischen Marsch-, Lübeck-Büchener und Eutin-Lübecker Bahn andererseits ermässigte bezw. neue Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verbandsexpeditionen.

Erfurt, den 20. Oktober 1886. (2231)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Der am 1. November d. Js. zur Einführung kommende Nachtrag IV zu Heft No. 6 des Verbands-Gütertarifs enthält neben einigen Berichtigungen bezw. Ergänzungen neue Frachtsätze für Griefstedt, Kreiensen, Ebeleben, Hohenbocka B. G., Peitz C. G., Barum, Heerte, Immendorf, Lichtenberg, Osterlinde-Burgdorf, Salder und Thiede und Aufhebung der Frachtsätze für Einbeck, Ringelheim, Vechelde (mit dem 1. November d. Js.), sowie Dettum, Gerlebogk, Hedwigsburg, Watenstedt und Wendessen (mit dem 15. Dezember d. Js.). Die durch die Berichtigung entstehenden Frachterhöhungen treten mit dem 15. Dezember d. Js. in Kraft.

Erfurt, den 20. Oktober 1886. (2232)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr via Lindau-Romanshorn (Basel und Schaffhausen). Der in der Bekanntmachung vom 17. September d. Js. erwähnte neue Tarif für den Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr via Lindau-Romanshorn (Verkehr der Stationen Basel und Schaffhausen), welcher am 1. November d. Js. zur Einführung gelangt, ist nunmehr erschienen und durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

An Stelle des im Abschnitt A dieses Tarifes angezogenen Reglements für die Deutsch-Schweizerischen Verbände bleibt in der Richtung nach Basel und Schaffhausen vorläufig noch das seither gültig gewesene Reglement für den Südwestdeutsch-Schweizerischen Verkehr in Geltung.

Dresden, den 23. Oktober 1886. (2233)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Güterverkehre Berlin-Magdeburg und Breslau-Magdeburg. Mit Gültigkeit vom 1. d. Mts. ab sind im Staatsbahn-Güterverkehre Berlin-Magdeburg zwischen der Station Osterwieck der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn einerseits und den Stationen Dresden-Friedrichstadt, Görlitz, Grossenhain (B. Dr.), Kamenz und Zittau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin andererseits, sowie zwischen der Station Tangermünde der Stendal-Tangermünder Eisenbahn und der Station Dresden-Friedrichstadt des vorgenannten Direktionsbezirks direkte Frachtsätze zur Einführung gekommen.

Am 1. November d. Js. treten in den obenbezeichneten Verkehren zwischen der Station Tangermünde der Stendal-Tangermünder Eisenbahn einerseits und den Stationen Stettin und Breslau der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin bezw. Breslau andererseits direkte Frachtsätze in Kraft. Ueber deren Höhe, wie auch über die Höhe der Frachtsätze in den obenbezeichneten Stationsverbindungen geben die betheiligten Güterexpeditionen auf Verlangen Auskunft.

Magdeburg, den 22. Oktober 1886. (2234)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Von dem diesseitigen Lokal-Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes etc. aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier vom 1. September 1884 ist eine zweite Auflage, gültig vom 1. November d. J. ab, herausgegeben. Dieselbe enthält die Frachtsätze aus der ersten Auflage des Tarifes unter Berücksichtigung der Abänderungen und Ergänzungen, welche durch die bisher zur ersten Auflage herausgegebenen Nachträge eingeführt worden sind, und ferner neue, vom Tage der Betriebseröffnung ab gültige Frachtsätze für Blankenburg bei Berlin. Exemplare des Tarifes können durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 20. Oktober 1886. (2235)
Königliche Eisenbahndirektion.

Getreideverkehr aus Russland. Spezial-Exporttarife für Getreide etc. An Stelle der mit dem 1./13. Oktober 1886 aufgehobenen Frachtsätze von Stationen der Charkow-Nicolajewer Eisenbahn und der Ekaterinen-Eisenbahn nach Podwoloczyska via Znamenka - Fastow - Schmerinka-Woloczysk (vide Schlusssatz unserer Publikation in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 16. Oktober c. No. 81, Seite I) gelangen die in den Tarifen dieser beiden Bahnen, gültig vom 1/13. Juni 1886 für den Verkehr nach Podwoloczyska via Elisabetgrad - Birsula - Schmerinka enthaltenen Frachtsätze mit Gültigkeit vom 1./13. Oktober 1886 für Podwoloczyska auch via Znamenka - Fastow - Schmerinka - Woloczysk zur Einführung.

Ferner werden die in dem Tarife der Kursk-Charkow-Azower Bahn, gültig vom 20. Oktober a. St. / 1. November n. St. 1885 enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Polewaja, Nikolskaja, Marjino, Prochorowka und Kustarnaja mit Gültigkeit vom 25. November a. St. / 7. Dezember n. St. 1886 aufgehoben.

Wien, den 26. Oktober 1886. (2236)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn.

Oesterr.-Ungar.-Rumänischer Güterverkehr. Die mit 31. Oktober l. J. als aufgehoben publizirten Tarife für den Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband bleiben bis auf weiteres in Kraft. (2237 RM)

Rumänisch-Galizisch-Danziger Güterverkehr. Einführung eines Nachtrages II. Mit Gültigkeit vom 10. November n. St. 1886 gelangt ein Nachtrag II zum Tarif für den rubrizirten Verkehr vom 15. Mai n. St. 1886 zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. die Wiedereinführung des mittelst des Nachtrages I ausser Kraft gesetzten Tarifes für den Verkehr mit Rumänischen Stationen;

II. die mit 1. November n. St. 1886 gültige Einbeziehung der Station Danzig in den Ausnahmetarif III für den Transport von Mais (Kukurutz);

III. die Einbeziehung von Monasterzyska, Station der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif I für Holz und endlich

IV. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnen zu beziehen.

Wien, am 20. Oktober 1886. (2238)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

No. 20. Jahrgang 1886. Berlin, am 27. Oktober 1886.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 25. Oktober Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Kolli mit Buchstaben sign.:

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	2	1	Pack	Blechwaaren —	3,5	1	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
2	A O	1	1	Koffer	Effekten —	35	2	Weissenhöhe	K. E.-D. Bromberg B.-A. Königsberg	
3	A R B	1790	1	„	Kleider —	33	3	Tübingen	Württemb. Stsb.	
4	A T	645	1	Ballen	Manufakturwaaren —	80	4	Leeuwarden	Niederländ. Stsb.	
5	B B	36145	1	„	unbekannt —	27	5	Berlin	K. E.-D. Bromberg B.-A. Berlin	
6	B D	1/2	2	Rollen	Papier —	62	6	Freudenstadt	Württemb. Stsb.	
7	B N	180	1	Fass	leer —	9	7	Frankfurt T.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
8	C C	11	1	Ballot	Springfedern —	25	8	Seckach	Badische Stsb.	
9	C C	19105	1	Kiste	unbekannt —	—	9	Kleinen	Mecklenb. Frd.-Frz.	aus Wagen 4958 Berl.
10	C U	7	3	Kolli	Eisenwaaren —	240	10	Boxtel	Niederländ. Stsb.	
11	D	1/8	6	Kisten	ger. Bücklinge —	39,5	11	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
12	D R	39 1	1	Sack	2 Kisten etc. —	23	12	Insterburg	K. E.-D. Bromberg B.-A. Königsberg	
13	E A D F	339	1	Fass	leer —	33	13	Neuss	Linksrh. Köln	
14	F	—	2	—	Roste —	6	14	Wiesbaden Rh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
15	F B	6552	1	Kiste	Kurzwaaren —	57	15	Neuss	Linksrh. Köln	
16	F W	904	1	—	eis. Stange —	7	16	Lyck	K. E.-D Bromberg B.-A. Königsberg	
17	H	74	1	Kiste	? —	45	17	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	bei Bodenrevision.
18	H & C	5410	1	Korb	Friedrichshaller Wasser	?	18	Weissenfels Eilg.-E.	K. E.-D. Erfurt	
19	HK	—	1	Pack	3 Körbe leer —	7	19	Rheda	K. E.-D. Hannover	
20	H S ×	4 3 70	1	—	gusseis. Ofenthür —	2	20	Egelsbach	Main-Neckarb.	auf d. Strecke gefunden zwischen Posten 16 u. 17.
21	J M	25	1	Kiste	? —	27	21	Düren	Linksrh. Köln	
22	J S	6125	1	„	gefüllt —	24	22	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	
23	K H	358	1	Ballen	Manufakturwaaren —	15	23	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
24	M	5195	1	Rolle	Drahtgewebe —	52	24	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
25	N D	—	1	Kiste	unbekannt —	38	25	Cüstrin Vorstadt	K. E.-D. Bromberg B.-A. Berlin	
26	O	1	1	Pack	Pappdeckel von gelblicher Farbe	34	26	Mühlacker	Württemb. Stsb.	
27	O	14	1	Reisetasche	Kleidung —	4	27	Hannover	K. E.-D. Hannover	
28	P K	—	1	Pack	leere Körbe —	9	28	Leinefelde	K. E.-D. Frankf. a/M.	
29	S	1	1	„	Körbe —	24	29	Sinzig	Linksrh. Köln	
30	S S	57 69	3 3	— —	Eisenblechmäntel Eisenblechmäntel	297	30	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	
					B. Kolli mit Adr. sign.:					
31	E. Habstock Glatz	—	1	Fass	leer —	40	31	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	bez. Glatz.
32	F. F. A. Schulze Berlin	—	1	—	Hängelaterne —	—	32	Frankfurt	Main-Neckarb.	gemeldet am 9./10. 86 No. 8879.
33	Fluss- und Seefisch-Handlung P. H. Günd Mannheim	—	3	Pack	Körbe —	40	33	Feyenoord	Niederländ. Stsb.	
					C. Kolli mit Numm. sign.					
34	—	762	1	Fass	leer retour —	52	34	Ebingen	Württemb. Stsb.	

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
35	gelber Strich	—	2	—	eis. Räder —	36,5	35	Zollbrück	K.E.-D. Bromberg B.-A. Stolp	
36	weiss	1	10	—	eis. Röhren —	195	36	Thorn	K.E.-D. Bromberg B.-A. Thorn	
37	blau	1	1	Stange	☐ Eisen —	67	37	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
38	J GW	2355	1	Fass	leer —	20	38	Düren	Linksrh. Köln	
					E. Kolli ohne Signatur:					
39	—	—	1	Rolle	Asphalt —	28	39	Ehrenfeld	Linksrh. Köln	
40	—	—	3	Rollen	Dachpappe —	67	40	Weissenhöhe	K.E.-D. Bromberg B.-A. Königsberg	
41	—	—	4	Fässer	leer —	425	41	Kermpt	Grand Central Belge	
42	—	—	8	„	leer —	240	42	Aix M.	„	
43	—	—	1	—	eis. Gewicht von 250 gr	—	43	Belgard	K.E.-D. Bromberg B.-A. Stettin	
44	—	—	1	Harass	leer —	20	44	Ebingen	Württemb. Stsb.	
45	—	—	2	Säcke	Holzkohlen —	47	45	Bruchsal	Badische Stsb.	
46	—	—	1	—	lederne Hutschachtel	1,5	46	Schwerin	Mecklenb. Frd.-Frz.	bekl. Wismar-Schwerin 746.
47	—	—	1	—	Kette —	—	47	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
48	—	—	1	Korb	leer —	10	48	Louvain	Grand Central Belge	
49	—	—	1	—	Parthie Latten —	—	49	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
50	—	—	2	Kolli	Makulatur —	15	50	Beuthen O/S.	K. E.-D. Breslau	
51	—	—	1	—	Maurer-Sandsieb —	—	51	Kleinen	Mecklenb. Frd.-Frz.	aus Wagen 1406 F. F.
52	—	—	1 1	Pack Kollo	18 Ofenriegel — Ofentheil —	12	52	Altenbeken	K. E.-D. Hannover	
53	—	—	1	Packet	— —	0,5	53	Hasselt	Grand Central Belge	
54	—	—	1	Bund	11 Schaufeln —	20	54	Mannheim	Badische Stsb.	
55	—	—	10	—	Stopfhacken —	—	55	Zollbrück	K.E.-D. Bromberg B.-A. Stolp	
56	—	—	1	—	Vorhängeschloss —	2	56	Freudenstadt	Württemb. Stsb.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A K.	500	1	Sack	Leim —	30	1	Csaba	Ungarische Stsb.	von Kassa seit 7/10.
2	A S S.	—	1	—	Holzstange —	1	2	Szeged	„	seit 10/9.
3	B B S	—	1	Sack	Weizen —	27	3	„	„	von Hm.-Vásárhely s. 30/9.
4	H A	615	1	Pack	Barchent —	231	4	Gyula	„	von Prossnitz seit 30/9.
5	H K.	5995	1	Kübel	rothe Oelfarbe —	22	5	Arad	„	seit 23/9.
6	H M	—	5	Stück	Pflugeisen —	10	6	Csaba	„	seit 17/9.
7	G	1. 2.	2	Säcke	Lederwaaren —	48,5	7	Temesvar	„	von Budapest seit 5/9.
8	K	60895	1	—	eis. Achse —	17,5	8	Vinga	„	seit 25/9.
9	L A E	—	1	Pack	leere Säcke —	20	9	Csaba	„	seit 31/8.
10	S B.	—	1	—	eis. Kippe —	—	10	Petrozseny	„	von Temesvar seit 22/9.
11	Bonitzer	—	1	Sack	Weizen —	87	11	Lököshaza	„	seit 21/8.
12	Dreher	—	1	Fass	leer —	12	12	Szeged	„	seit 10/9.
13	E. Fascher Söhne	27	1	—	Plahn —	31,5	13	Gy. Fehérvár	„	von Oderberg seit 11/8.
14	Pass	38	1	—	Staubbürste —	1	14	Oroshaza	„	von T. Becse seit 8/10.
15	117 lit.	—	1	—	neues Fass —	24,5	15	Csaba	„	seit 24/9.
16	—	—	1	Ballen	? —	13,5	16	Temesvar	„	von Arad seit 7/10.
17	—	—	1	—	Brett —	85	17	M. Bereny	„	seit 25/5.
18	—	—	1	—	Egge —	—	18	Orosháza	„	v. Hm.-Vásárhely s. 12/6.
19	—	—	1	Kiste	Plahn —	15,5	19	„	„	seit 7/10.
20	—	—	2	—	leere Säcke —	2	20	Arad	„	seit 23/9.
21	—	—	3	—	Schindeln —	32	21	Jászberény	„	seit 12/9.
22	—	—	1	—	Thürschutzbrett —	2	22	Gyula	„	von N.-Varad seit 15/7.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 85. Zeitung des Vereins 1886.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 56.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 30. Oktober 1886.

Der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

und seine Entwickelung als Mitteleuropäischer Eisenbahnverein.

Nach Beschluss der diesjährigen Stuttgarter Generalversammlung des Vereins sollen mit Ablauf dieses Jahres die ebenso sehr umworbenen, als angefeindeten Vereinskarten, welche die Inhaber zur freien Fahrt über das weite Gebiet des Vereins berechtigen, vollständig ausser Kraft treten. Vielfach ist bereits die Befürchtung laut geworden, dass infolge dieses Beschlusses mit dem nahe bevorstehenden Fortfall dieses „Hauptbindemittels" der Verein selbst in kürzer Frist sich auflösen werde. Wenn wir am wenigsten es in Abrede stellen wollen, dass die fraglichen Karten den Inhabern grossen Nutzen und grosse Annehmlichkeit boten und alle Betheiligten dieselben schwer vermissen werden, so können wir doch nicht die Ansicht theilen, dass durch die Aufhebung dieses Vereinsinstituts die Existenz des Vereins selbst ernstlich bedroht erscheint.

Jeder, welcher die Einrichtungen des Vereins genauer kennt und die vielfachen Umgestaltungen derselben aufmerksam verfolgt hat, wird sich vielmehr sagen müssen, dass der Verein eine für den Eisenbahnverkehr Mitteleuropas so nothwendige und umbildungsfähige Einrichtung bietet, dass (wenigstens so lange die grossen Gebiete der Oesterreichischen Privatbahnen nicht verstaatlicht sind und damit die Bildung eines Mitteleuropäischen Staats-Eisenbahnverbandes nach Art der Post- und Telegraphenvereine nicht zu erwarten steht) an die Aufhebung desselben nicht zu denken ist.

Es sind die Verdienste des Vereins betreffend Herbeiführung der nothwendigen Einheit in den Eisenbahneinrichtungen und um zahlreiche Verkehrserleichterungen in dem ganzen grossen von ihm vertretenen Gebiete Mitteleuropas schon vielfach und noch jüngst bei Eröffnung der diesjährigen Generalversammlung von dem Königlich Württembergischen Staatsminister Herrn von Mittnacht warm anerkannt worden. Wir halten es aber im Angesicht jener laut gewordenen Befürchtungen gerade jetzt, wo mit dem bevorstehenden Fortfall des Instituts der Vereinskarte nach der Ansicht Vieler ein Wendepunkt in dem Vereinsleben eintreten wird, für geboten, nicht nur die Verdienste des Vereins um das Eisenbahnwesen Mitteleuropas wiederholt in Erinnerung zu bringen, sondern auch anzudeuten, in welcher Weise derselbe nach unserer Ansicht noch höhere, umfassendere Bedeutung gewinnen könnte.

Nachdem von den vielen wichtigen Gegenständen, welche sich der Verein in seinen Statuten zur Aufgabe gesetzt hat, die zunächst in den Vordergrund getretene Ausarbeitung von Vorschriften für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Viehtransport (Vereins-Betriebsreglement) und von technischen Vereinbarungen für den Bau- und die Betriebseinrichtungen der Vereinsbahnen für die an den sogenannten Berner Konferenzen betheiligten Staaten durch internationale Staatsverträge geregelt werden, erscheinen uns gegenwärtig als Haupt-Bindemittel, welche die Vereinsverwaltungen fest zusammenhalten, zwei weittragende Schöpfungen:

das Institut der gegenseitigen Wagenbenutzung — auf Grund dessen eine Sendung über das ganze weite Gebiet des Vereins von der Versand- bis zur Bestimmungsstation ohne Umladung befördert werden kann — und das sehr wesentliche Verkehrserleichterungen für den Personenverkehr bietende Vereinsinstitut der Rundreisebillets. Dass diese Einrichtungen, insbesondere das Institut der gegenseitigen Wagenbenutzung wieder aufgehoben werden könnte, halten wir für undenkbar und so wie dermalen die Verhältnisse noch liegen, auf eine andere Weise als durch einen internationalen Eisenbahnverein, welchem wenigstens alle Verwaltungen angehören müssen, welche in Besitz von durchgehenden Eisenbahnrouten sind, nicht ausführbar.

Nicht darum kann es sich daher unseres Erachtens jetzt handeln, den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen auf-

zugeben — sondern denselben vielmehr in entsprechender Weise räumlich auszudehnen und ihn zu einem sämmtliche Eisenbahn-Verwaltungen Mitteleuropas umfassenden Vereine zu gestalten. Wir vermissen in demselben vor allem noch immer die in den nächsten und innigsten Verkehrsbeziehungen namentlich zu den Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen stehenden Schweizerischen und Italienischen Eisenbahnen.

Nachdem im Jahre 1864 der Beitritt Nichtdeutscher, aber mit Deutschen Bahnen in gegenseitigem direkten Transportverkehr stehender Eisenbahnen zum Vereine zugelassen wurde und infolge dessen Verwaltungen Ungarischer, Niederländischer, Belgischer, Russischer und Rumänischer Eisenbahnen als Mitglieder in den Verein aufgenommen wurden, ist kein Grund abzusehen, warum nicht die im Herzen Europas liegenden Schweizerischen und die an dieselben und an die Oesterreichischen Eisenbahnen sich anschliessenden Italienischen Eisenbahnen Mitglieder des Vereins werden könnten.

Welch' grosse Verhältnisse der Eisenbahnverkehr nur allein des Deutschen Reichs nach und von der Schweiz und Italien angenommen hat, ersieht man aus der Statistik der Güterbewegung des Jahres 1885 und des I. Semester 1886, aus welcher wir nachstehend die entsprechenden Zahlen geben. Den Einwand, welchen man uns vielleicht machen möchte, dass die Verkehrsbeziehungen zu den fraglichen Bahnen sowohl was den Personen- als den Güterverkehr anlangt, durch die betreffenden Verkehrsverbände genügend geregelt würden, können wir nicht gelten lassen, da diese Verbände ihre Reglements erst aus den Vereinsreglements schöpfen und die ausserhalb des Vereins stehenden Bahnverwaltungen folgeweise ein erhebliches Interesse daran haben, bei der Feststellung dieser Ur-Normen mitzuwirken.

Wir bleiben aber hierbei nicht stehen. Wenn auch im Augenblick und für die nächsten Jahre die politischen und wirthschaftlichen Beziehungen zu unsern Nachbarn noch nicht dazu angethan sein werden, — es wird die Zeit doch kommen, wo sich auch nach Norden, Osten und Westen dieser Mitteleuropäische Verein weiter und weiter ausdehnen und zu einer Europäischen Vereinigung herausbilden wird. Den Namen „Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen", welcher bereits seit dem Jahre 1864 nicht mehr ganz zutreffend ist, wird man für diesen Verein schwerlich beibehalten. Der Name thut aber zur Sache nichts — man wird denselben, wenn es nöthig erscheint, gern aufgeben, um den Grundgedanken des Vereins: für Mitteleuropa die nothwendige Einheit in den Eisenbahneinrichtungen und Verkehrserleichterungen zu schaffen, durchzuführen.

Die Güterbewegung zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien

nach Inhalt der Statistik der Güterbewegung im Jahre 1885 und im 1. Semester des Jahres 1886.*)

Bezeichnung des Verkehrsgebiets	Versand der Schweiz 1884	1885	I. Halbjahr 1886	Empfang der Schweiz 1884	1885	I. Halbjahr 1886
	Tonnen nach:			Tonnen von:		
Pommersche Häfen	219	133	20	23	48	53
Häfen Rostock, Lübeck, Kiel	1613	1075	399	147	70	11
Elbhäfen	1061	1434	610	1531	1655	752
Weserhäfen	147	92	73	16284	12515	8422
Prov. Hannover	39	15	12	1048	1496	768
Berlin	3033	3893	806	973	937	249
Reg.-B. Magdeburg und Anhalt	141	158	72	2171	2801	2022
Reg.-B. Merseburg und Thüringen	746	1013	414	2977	2232	836
Königr. Sachsen	3069	3019	1864	4972	5114	2468
Prov. Hessen-Nassau	1449	2023	574	11026	11106	5526
Westf. Ruhrrevier	33	6	21	56975	33707	14844
Rheinisch. Ruhrrevier	103	126	79	13607	12887	6816
Prov. Westfalen	73	126	52	1344	1546	875
Rheinprovinz r. d. Rh.	167	394	185	1979	1685	1302
„ l. „ „	1254	1280	3352	17718	17138	9917
Saarrevier	238	44	9	491333	504120	230297
Lothringen	208	119	112	35593	40190	23306
Elsass	29110	28418	10843	37137	30609	19619
Pfalz	1244	395	175	19038	16621	8965
Grossh. Hessen	421	716	407	2240	2621	1185
„ Baden	16370	15180	6932	69530	65666	31579
Mannheim, Ludwigshafen	7415	8071	4817	140861	116077	66654
Württemberg	11130	8988	2555	50453	46329	23533
Königr. Bayern	8691	11201	4777	70307	48721	27049
Ueberhaupt	88344	88343	39322	1052332	978238	488565
	Versand Italiens			Empfang Italiens		
Elbhäfen	170	88	44	89	228	58
Weserhäfen	44	123	1	279	122	50
Prov. Hannover	30	37	101	1049	1511	622
Berlin	1099	1836	604	853	804	525
Königr. Sachsen	4189	4928	2420	2227	2613	2002
Prov. Hessen-Nassau	1824	2033	935	3071	3087	1302
Westf. Ruhrrevier	46	47	21	42576	36295	14688
Reinisch. Ruhrrevier	372	345	242	10059	16500	8415
Prov. Westfalen	36	103	43	3385	4566	2297
Rheinprovinz r. d. Rh.	67	30	114	4719	3294	1601
„ l. „ „	2013	3125	1734	3854	6159	3984
Saarrevier	93	72	21	67273	64428	33414
Rheinhafenstationen	30	—	10	4143	839	872
Lothringen	168	124	70	15673	10184	5098
Elsass	3544	4330	2388	1661	3765	1102
Pfalz	154	134	53	980	782	581
Grossh. Hessen	790	1055	663	606	826	585
„ Baden	2528	3369	1588	3945	3084	1754
Mannheim, Ludwigshafen	2087	1678	938	1694	1579	935
Württemberg	3067	2967	1380	1907	1329	875
Bayern	16898	16140	10605	8061	8326	5713
Ueberhaupt	40498	44142	24450	181538	174523	87885

*) Die Verkehrsgebiete und Transportartikel, welche für den Deutsch-Schweizerischen und -Italienischen Güterverkehr von geringerer Bedeutung sind, haben wir in den nachstehenden Uebersichten fortgelassen. Dieselben kommen aber in der angegebenen Gesammtsumme mit zum Ausdruck. Die Red.

Bezeichnung der Transportartikel	Versand aus der Schweiz 1884	1885	I. Halbjahr 1886	Empfang der Schweiz 1884	1885	I. Halbjahr 1886
	Tonnen					
Abfälle	126	190	91	400	263	83
Baumwolle	6876	4952	2915	6178	5076	3687
Bier	29	20	14	5310	7082	3094
Blei	76	109	39	1224	1427	402
Borke	603	797	97	130	133	58
Braunkohlen	—	—	22	11656	11415	6950
Cement	317	382	1092	10767	8266	4463
Chemikalien	437	492	198	2005	2007	1053
Dachpappe	—	6	—	47	83	42
Düngemittel	551	1068	480	8455	10168	6841
Eisen, rohes	229	74	29	19004	25154	11675
Eisen u. Stahl, Façoneisen	515	305	142	19291	19225	10934
Eisenbahnschienen	21	9	8	15297	8568	6670
Eisenbahnschwellen, eiserne	—	—	—	6333	4923	3520
Eiserne Achsen und Bandagen	119	49	22	671	661	438
Eiserne Dampfkessel, Maschinen	2330	3606	1152	2405	2960	1161
Eiserne Röhren	55	21	37	2454	3308	1509
Eisen- und Stahldraht	3	1	2	1296	1997	986
Eisen- und Stahlwaaren	137	171	108	2312	2600	1309
Erde	448	534	342	3451	3611	1423
Erze, rohe	16	49	34	236	1595	334
Farbehölzer	420	385	197	1461	1391	396
Flachs	101	82	32	121	106	220
Garne	1831	2395	1608	1015	1002	594

Getreide:						
Weizen	736	962	151	99347	55840	36564
Roggen	158	70	101	493	197	147
Hafer	727	262	266	8614	4934	4589
Gerste	1027	3006	541	3869	1997	949
Mais, Hülsenfrüchte	1149	331	55	8702	8587	5193
Oelsamen	61	41	5	225	128	8
Andere Sämereien	190	86	157	267	287	176
Glas	55	32	9	2481	2560	1024
Häute	951	1210	598	1600	1701	511
Holz:						
Rundholz	4956	5650	1901	11868	8969	4977
Nutzholz	5764	6093	1798	33782	21924	9786
Brennholz	389	549	157	41516	38532	21526
Holzzeugmasse	99	80	—	2241	2846	1549
Kaffee	153	123	170	936	876	417
Kalk, gebrannter	1245	1335	392	167	169	49
Kartoffeln	51	42	15	18325	8210	2265
Knochen	84	36	110	293	936	367
Lumpen	652	1054	390	443	475	229
Mehl u. s. w.	1131	1531	509	1446	1743	1054
Obst	7188	3286	131	1646	2285	596
Oele	355	411	160	2337	2082	1219
Oelkuchen	—	21	32	479	474	170
Papier	333	321	183	1698	1769	805
Petroleum	263	546	306	10374	9843	5501
Reis	14	18	17	1320	443	313
Röhren von Thon u. s. w.	107	115	47	569	761	381
Rüben	10	14	—	1650	1953	532
Salpetersäure	39	11	14	1699	1668	819
Salz	47	71	46	2076	2083	1177
Schiefer	1001	1151	607	296	—	10
Schwefelsäure	13	28	45	4428	3273	1256
Soda, rohe	33	43	3	2055	1577	875
Spiritus	120	134	46	6012	5173	2328
Stärke	33	27	17	2020	1776	1124
Steine, bearbeitet	2047	1856	400	2088	639	58
Steine, gebrannte u. s. w.	4100	3573	1981	12503	11766	5921
Steinkohlen	351	278	230	585487	590952	281456
Tabak, roher	27	55	61	3029	2831	1327
Thee, Asphalt	8913	14619	5959	1009	660	238
Thonwaaren	100	59	38	1391	1394	709
Torf u. s. w.	10	84	56	7920	8402	2658
Wein	697	516	623	2349	3108	2196
Wolle	859	864	588	1185	1053	525
Zucker, raffinirter	105	151	8	11944	9637	5246
Sammelladungen	7735	7439	3055	8328	8851	3544
Sonstige Güter	18875	14284	8588	16017	17397	7568
Ueberhaupt	88344	88343	39322	1052332	978238	488565

Bezeichnung der Transportartikel	Versand aus Italien			Empfang Italiens		
	1884	1885	I. Halbjahr 1886	1884	1885	I. Halbjahr 1886
	Tonnen					
Abfälle	47	7	—	6	3	1
Baumwolle	6686	7806	5031	104	62	56
Bier	—	—	11	892	1145	284
Braunkohlen	20	—	—	990	630	230
Chemikalien	439	721	510	740	1010	339
Düngemittel	490	530	410	714	1464	979
Eisen, rohes	—	—	30	11387	13054	6777
Eisen, Stahl, Façoneisen	—	5	—	26252	22653	13805
Eisenbahnschienen	—	—	—	14833	4048	816
Eiserne Achsen und Bandagen	—	—	—	4432	1770	2243
Eiserne Dampfkessel, Maschinen	31	42	83	4505	6283	3133
Eiserne Röhren	4	—	—	1067	1919	999
Eisen- und Stahldraht	—	—	—	4647	6557	4570
Eisen- und Stahlwaaren	5	4	10	3136	3003	1609
Eisenerz	—	10	—	40	65	20
Erde	35	110	69	472	327	152
Erze, rohe	185	260	110	35	18	—
Farbhölzer	190	306	20	16	21	12
Flachs	6696	6967	3886	43	10	91
Fleisch	61	—	—	—	1	—
Garne	173	203	43	272	323	133
Getreide:						
Weizen	10	62	110	12	1	20
Mais, Hülsenfrüchte	312	147	12	30	55	5

Oelsamen	662	1360	142	—	20	—
Andere Sämereien	721	741	305	1	—	2
Glas	125	137	86	—	3069	1445
Häute	568	350	217	219	244	167
Holz:						
Rundholz	108	86	63	163	310	243
Nutzholz	323	366	154	1668	2138	902
Holzzeugmasse	2	10	—	1397	703	531
Hopfen	16	2	—	13	143	3
Kaffee	46	12	—	38	1	1
Kartoffeln	602	971	97	—	—	—
Mehl u. s. w.	236	209	45	—	—	60
Obst	4306	5444	2965	21	35	8
Oele	1355	1861	1574	454	254	155
Papier	3	31	2	342	285	172
Petroleum	196	326	39	202	312	77
Reis	183	242	113	30	—	11
Rüben	—	—	—	1001	1020	61
Salz	5	—	—	44	391	241
Soda, rohe	—	—	—	428	442	192
Spiritus	8	1	—	1019	1372	435
Stärke	88	123	—	423	532	535
Steine, bearbeitete	4442	3727	1976	153	68	—
„ gebrannte	245	203	142	382	572	177
Steinkohlen	—	10	—	87740	91225	40760
Tabak, roher	1	176	—	1005	108	350
Theer, Asphalt	1091	675	112	1760	1147	1468
Thonwaaren	3	5	6	385	492	291
Wein	2609	2089	1450	15	27	95
Wolle	399	72	140	235	378	251
Zucker, raffinirter	20	—	—	140	1	10
Sammelladungen	207	157	112	458	566	460
Sonstige Güter	6350	7090	3343	3681	3034	2033
Ueberhaupt	40498	44142	24450	181538	174523	87885

Die Sekundärbahnen des Königreichs Sachsen.

(Fortsetzung aus No. 84 S. 890 fg.)

IV. Transportmittel und Umladevorrichtungen.

a) Transportmittel für schmalspurige Sekundärbahnen.

1. im allgemeinen.

Die Transportmittel für die schmalspurigen Sekundärbahnen sind von der Maschinen-Hauptverwaltung der Sächs. Staatseisenbahnen konstruirt und mit Ausnahme der Lokomotiven in den Staatsbahnwerkstätten gebaut worden. Das hierbei eingehaltene Normalprofil „für 0,75 m Spurweite“ ist dasjenige, welches von der Konstanzer Technikerversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1876 festgesetzt wurde.

Bei der Konstruktion der Transportmittel ist das Einbuffersystem zur Anwendung gekommen. Hierbei ist der elastische Zug- und Stossapparat in einer Vorrichtung vereinigt und zwar dient zum Kuppeln ein Zugeisen, welches nach erfolgter Zusammenschiebung der Fahrzeuge durch einen Bolzen mit der Buffervorrichtung verbunden wird. Zu diesem Zwecke ist die oval geformte Bufferscheibe in der Mitte soweit ausgeschnitten, dass das eingesteckte Zugeisen auch bei der Kurvenfahrt sowohl in der seitlichen als auch in der Höhenrichtung den erforderlichen Spielraum findet. Damit das Zugeisen gegen Verbiegungen geschützt werde, ist die Einrichtung getroffen, dass das Zugeisen beim abgekuppelten Wagen soweit in den Buffer zurückgeschoben werden kann, dass kein Theil gegen den Buffer vorsteht. Zu diesem Zweck haben die beiden Buffer jedes Wagens verschiedene Länge, so dass stets ein langer Buffer mit einem kürzeren zusammentrifft. Der kurze Buffer enthält ein Kuppelbolzenloch, der längere deren zwei.

Sämmtliche Transportmittel sind mit der Heberleinbremse versehen, die bekanntlich von der Maschine aus durch den Lokomotivführer gehandhabt wird. Bei etwa während der Fahrt stattfindenden Zugtrennungen treten sämmtliche im Zuge befindliche Bremsen gleichzeitig und selbstthätig in Wirksamkeit. Dabei ist die Möglichkeit gewahrt, einen einzelnen Wagen, der vom Zuge abgeschoben wird, für sich allein zu bremsen, denn durch einfaches Ausheben und Fallenlassen bezw. Anheben und Einhängen der an der Stirnseite des Wagens befindlichen Bremszugstange kann die Bremse leicht in bezw. ausser Thätigkeit gesetzt werden.

Mit Rücksicht auf die bei den Schmalspurbahnen vielfach vorkommenden scharfen Kurven ist für die zweiachsigen Personen- sowie für die Mehrzahl der Güterwagen das Lenkachsensystem zur Anwendung gebracht worden. Die radial verstellbaren Achsen sind in einem Untergestelle gelagert, welches um einen, über dem Achsmittel sitzenden vertikalen

Drehzapfen beweglich ist. Dieses Untergestelle besteht aus einem leichten, aus Winkeleisen hergestellten, viereckigen Rahmen, in dessen Mitte die cylindrisch ausgedrehte Lagerbüchse aus Schmiedeeisen mit eingesetztem Metallfutter befestigt ist, während die Achsgabeln an den Seiten des Rahmengestelles angebracht sind. Die Tragfedern sind an den Langträgern aufgehängt und mit den Achslagerkästen beweglich verbunden, so dass sie an der Bewegung der Achsen theilnehmen, welche letztere in den Kurven, dem Radius entsprechend, vor- oder nacheilen. Diese Federverschiebung wirkt auf die Winkelstellung der Federgehängelaschen in der Weise ein, dass die letzteren durch das Gewicht des Oberkastens in ihre ursprüngliche symmetrische Lage zurückgeführt werden und die Achsen des Fahrzeuges in ihre normale, d. h. unter sich parallele Lage zurückkehren, sobald dasselbe aus der Kurve in die gerade Linie einfährt. Die Drehgestelle sind auf einer Seite durch Stangen und einen doppelarmigen Hebel derart gekuppelt, dass ihre Bewegung stets gleichzeitig und abhängig von einander erfolgt. Die Bremse ist am Drehgestelle des Wagens befestigt. Die Aufhängungspunkte der Bremsrollen derselben nehmen sonach an der Radialstellung der Wagenachse Theil, und da auch die Bremsklötze am Drehgestelle aufgehängt sind, so kann die Wirkung der Bremse nicht nachtheilig auf die radiale Einstellung der Achsen in den Kurven einwirken. Der Nutzen der Lenkachsen liegt nicht nur in der geringeren Abnutzung des Reifen- und Schienenmaterials, sondern auch in der Füglichkeit, ohne Rücksicht auf die Kurvenverhältnisse grössere Radstände zur Anwendung zu bringen, endlich ganz besonders in der Verringerung des Widerstandes der Fahrzeuge in den Kurven.

Die Achsen der sämmtlichen Wagen sind aus Tiegelgussstahl, die Räder zum Theil aus getempertem Stahlguss, zum Theil aus Hartguss hergestellt worden, ausserdem kommen auch schmiedeeiserne Speichenräder mit Bessemerstahlreifen zur Verwendung.

Ein betriebsfähiger Radsatz mit zwei Rädern von 0,5 m Durchmesser wiegt — je nachdem er einer der vorgenannten Gattungen angehört — 138,07 kg (Tempergussstahl), 179,19 kg (Hartguss) oder 219,00 kg (Speichenräder).

2. Lokomotiven.

Auf den schmalspurigen Bahnen kommen Tenderlokomotiven mit drei gekuppelten Achsen und ausserdem auf der Linie Hainsberg-Kipsdorf noch Tenderlokomotiven nach Fairlie's Patent zur Verwendung.

Die Tenderlokomotiven mit 3 gekuppelten Achsen sind in der Sächsischen Maschinenfabrik zu Chemnitz erbaut, haben eine Gesammtlänge zwischen den Buffern von 5,630 m, einen Radstand von 1,8 m und einen Treibraddurchmesser von 750 mm. Der Achsendurchmesser an der inneren Nabenfläche (im Lager) beträgt 105 mm. Eine solche Lokomotive wiegt leer 12,45 t, während im betriebsfähigen Zustande die Vorderachse mit 5,36 t, die Mittel- und Hinterachse mit je 5,32 t belastet ist, so dass das gesammte Adhäsionsgewicht 16 t beträgt.

Die Grösse der Heizfläche beträgt im Feuerkasten 3,11 qm, in den Rohren 26,61 qm, die der Rostfläche 0,66 qm. Die horizontalen Cylinder haben einen Durchmesser von 240 mm und einen Kolbenhub von 380 mm. Der zulässig höchste Ueberdruck des Dampfes im Kessel beträgt 12 Atmosphären.

Die Lokomotiven haben aussenliegende Allan'sche Steuerung mit Klemmhebel und eine Wurfhebelbremse, die auf die hinteren Räder wirkt. Die Wasserbehälter von 1,5 cbm Fassungsraum befinden sich an den Seiten sowie unterhalb des Langkessels. Der Kohlenraum hat 0,60 cbm Inhalt. Die Lokomotiven sind mit einem Dampfläutewerk, einer Dampfleitung mit normaler Kuppelung zur direkten Wasserhebung, einer Haspel für die Heberleinbremse und einem Hohlfeld'schen Funkenfänger ausgerüstet.

Die Anschaffungskosten betrugen mit Einschluss der Ausrüstung 16 891 bis 18 200 *M.*

Die Tenderlokomotiven nach dem System Fairlie sind mit Doppelkessel und vier Cylindern ausgerüstet und haben 2 × 2 gekuppelte Achsen. Sie sind von R. & W. Hawthorn in Newcastle upon Tyne erbaut. Die Gesammtlänge zwischen den Buffern beträgt 9,2 m, die grösste Breite 2,14 m und die Höhe 3,0 m von Schienenoberkante. Der äussere Radstand beträgt 5,688 m, der Radstand zwischen je zwei gekuppelten Achsen 1,372 m und der Treibraddurchmesser 813 mm.

Eine solche Lokomotive wiegt leer 22,30 t; im betriebsfähigen Zustande ist jede Achse mit 7,225 t belastet, so dass das gesammte Adhäsionsgewicht 28,90 t beträgt. Der Kessel hat doppelte Heizungseinrichtung. Die Heizfläche ist in den Feuerbüchsen 5,96 qm, in den 2 × 97 Siederohren 51,82 qm, die Gesammtheizfläche ist sonach 57,78 qm gross. Dabei beträgt die Grösse der Rostfläche 1,16 qm. Die vier horizontalen Cylinder liegen aussen, haben einen Durchmesser von 216 mm und einen Kolbenhub von 355 mm. Der Ueberdruck im Kessel beträgt 10 kg pro Quadratcentimeter; die Wasserbehälter besitzen für 2,88 cbm und die Kohlenräume für 950 kg = 1,10 cbm Fassungsraum.

3. Personenwagen.

Die Personenwagen haben an jeder Stirnseite eine geräumige Plattform und sind im Innern mit Sitzplätzen an den beiden Langseiten versehen. Durch diese Einrichtung wird eine Verbindung unter sämmtlichen Personenwagen eines Zuges hergestellt. Schiebethüren gestatten das Oeffnen und Schliessen der Wagen, ohne die auf den Plattformen stehenden Personen zu belästigen. Die Plattformen sind überdacht und durch einen Auftritt bequem zugänglich, sie bieten für drei Personen Stehplätze und sind seitwärts nach Aussen durch bewegliche Eisenstangen abgeschlossen.

Jeder Wagen trägt fast in der ganzen Länge des Kastens einen Oberlicht-Aufbau mit seitlichen Klappfenstern, die dem inneren Raume Luft und Licht zuführen. Die an den Langseiten des Wagens angebrachten grossen Fenster sind so eingerichtet, dass dieselben nur zur kleineren Hälfte in die Seitenwand herabgelassen werden können, so dass die Reisenden gegen Verletzungen infolge Hinausbeugens des Oberkörpers geschützt sind.

Die zweiachsigen Personenwagen haben eine Gesammtlänge von 6,52 m und einen Radstand von 3,8 m. Sie enthalten ausser den sechs Stehplätzen auf den beiden Plattformen entweder 16 Sitzplätze III. Klasse oder 10 Sitzplätze III. Klasse und in einem durch Scheidewand getrennten Raume 6 Plätze II. Klasse. Der mittlere Sitz dieser beiden Sitzreihen (in der II. Klasse) ist zum Aufklappen eingerichtet, so dass die Passagiere — falls nur vier Personen oder weniger in dieser Abtheilung fahren — sich auch in der Richtung bezw. in der Gegenrichtung des Zuges setzen können. Die Sitzplätze und Rücklehnen der II. Klasse bestehen aus leichten, mit Rohrgeflecht überspannten Holzrahmen; die vier Ecksitze sind mit Rosshaarkissen belegt. Die Sitzbänke der III. Klasse sind aus Eschenholzlatten hergestellt. Durch Einlagen von Polsterkissen werden die Abtheilungen III. Klasse nach Bedarf in Abtheilungen II. Klasse umgewandelt; in diesem Falle wird die äussere Klassenaufschrift des Wagens durch ein überzuhängendes Schild entsprechend abgeändert.

Die Beleuchtung der Personenwagen erfolgt durch in den Stirn- bezw. Scheidewänden angebrachte Oellampen. Die Heizung geschieht durch Oefen, deren Aufstellung nach Bedarf durch Herausnahme je eines Sitzes ermöglicht wird.

Das Eigengewicht eines zweiachsigen Personenwagens mit Bremse beträgt 2 575 kg und ohne Bremse 2 450 kg.

Die vierachsigen Personenwagen besitzen eine Gesammtlänge von 10,62 m; je zwei Achsen haben ein in einem Kugelzapfen drehbares Untergestelle. Der Radstand der Drehgestelle beträgt 1,3 m, die Drehzapfenentfernung 6,5 m. Der Wagen enthält 6 Plätze II. Klasse, 27 Plätze III. Klasse und 6 Stehplätze auf den Plattformen; sein Gewicht beträgt 4 750 kg.

Während des Sommers läuft auf der Linie Hainsberg-Kipsdorf noch ein 4-achsiger Aussichtswagen mit 36 Sitzplätzen und 2 Plattformen. Von den 4 Achsen sind je 2 in einem Gestelle vereinigt, welches in einem Zapfen drehbar ist. Der Radstand der Gestelle beträgt 1,3 m, die Drehzapfen-Entfernung 7,1 m, die Gesammtlänge zwischen den Buffern 10,62 m, die äussere Kastenlänge 8,3 m, die Breite 1,71 m. Der Wagen hat Bremseinrichtung und wiegt 4 750 kg.

Die Langseiten sind mit je 10 Glasfenstern ausgestattet, wobei die freie Aussicht durch Einschränkung der Stärkendimensionen der Säulen und Rahmen thunlichst gewahrt worden ist. Die Plattformen sind bis zur Fensterhöhe des Wagens mit verschliessbaren Seitenthüren versehen. Das Innere des Wagens ist derartig eingerichtet, dass die beiden Endabtheilungen von je 2,47 m Länge ohne Stirnwände sind und mit der äusseren überdeckten Plattform zusammen je einen offenen Raum bilden, in welchem Stühle aufgestellt werden. Der mittlere Raum von 3,2 m Länge hat den gleichen Oberlichtaufbau wie die übrigen Personenwagen, ist nach beiden Seiten durch Zwischenwände mit Schiebethüren abgeschlossen und hat an den Langseiten feste Bänke.

Neben den Personenwagen werden im Bedarfsfalle aushilfsweise auch offene Güterwagen zur Personenbeförderung verwendet. Zur Sicherung der Reisenden werden die Bordwände diesfalls durch abnehmbare Lattenaufsätze erhöht, sowie die Klappthüren durch leichtbewegliche Lattenthüren ersetzt und durch Anbringen von Fusstritten bequem zugänglich gemacht.

Zur Erleichterung des Umsteigens von einem Wagen zum andern sind für das Fahrpersonal Tritte an den äusseren und inneren Seiten der Stirnwände der Fahrzeuge angebracht.

(Fortsetzung folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Budgetvorlage pro 1887 im Oesterreichischen Abgeordnetenhause.

Diese Vorlage bot eine höchst unliebsame Ueberraschung, indem ein Defizit von 16 Millionen konstatirt wurde. Das Erforderniss des Handelsministeriums stellt sich nahezu mit dem gleichen Betrage heraus wie im Vorjahre, doch muss in Berücksichtigung gezogen werden, dass die vertragsmässigen Zahlungen für Zinsen und Amortisation bezüglich der Franz-Josefbahn aus dem Etat des Staatsbahnbetriebes ausgeschieden und auf das Erforderniss der Staatschuld zu übertragen sind. Das Erforderniss für Eisenbahnbauten erscheint um 507 213 fl. höher eingestellt als im Vorjahre, weil für den Bau der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn, für welche im Vorjahre blos eine Baurate von 2 600 000 fl. eingestellt war, mit Rücksicht auf den gesetzlich festgestellten Termin der Betriebseröffnung ein grösserer Theilbetrag von 6 000 000 fl. des Gesammterfordernisses von 27 300 000 fl. in Anspruch genommen werden muss.

Dagegen entfallen für die Bahnbauten Stry-Skole-Galizisch-Ungarische Grenze, Siverich-Knin und Herpelje-Triest gegenüber dem Vorjahre bedeutend reduzirte Theilerfordernisse. Für Betheiligung an der Kapitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen werden 700 000 fl. beansprucht, während im Jahre 1886 kein derartiger Anspruch gestellt worden war. Die bezüglichen Anforderungen betreffen die Lokalbahnen Hannsdorf-Ziegenhals, Lemberg-Rawa-Ruska und die Bukowinaer Lokalbahnen und gründen sich auf die Bestimmungen der betreffenden Gesetze vom 7. Juni 1883 und vom 1. Mai 1885. Minder wesentliche Mehransprüche werden gestellt von der Generalinspektion der Eisenbahnen und für die Einlösung von Privatbahnen, unter welchem Titel für die Erwerbung des von der Nordbahn abgetretenen Ein-Sechstel-Antheiles der Wiener Verbindungsbahn die hierfür mit 32 320 fl. stipulirte Jahresrente eingestellt erscheint. Diese Mehrerfordernisse werden jedoch vollständig durch die Reduktion des Kredits für die Narenta-Regulirung um 170 000 fl. und durch eine Verminderung des Erfordernisses für den Betrieb der unter der Verwaltung der Generaldirektion stehenden Bahnen um 1 988 400 fl. ausgeglichen. Letzteres Mindererforderniss entfällt vollständig auf die ordentlichen Auslagen des fraglichen Etats und ist hauptsächlich in den Betriebsergebnissen bei dem westlichen Staatsbahnnetze und der Kronprinz Rudolfbahn begründet; im Extraordinarium wurde zwar bei den Galizischen Staatsbahnen eine bedeutende Reduktion erzielt, namentlich weil die im Baue begriffenen Gleiseanlagen zwischen Grybow und Neu-Sandec eine beträchtlich geringere Baurate erfordern; dagegen erscheint als erste Rate des mit 3 000 000 fl. veranschlagten Aufwandes für die Herstellung eines zweiten Gleises auf der Strecke Wien-Tulln ein Betrag von 1 000 000 fl. eingestellt.

Im Etat des Handelsministeriums ergibt sich ferner eine Verminderung der Gesammteinnahme um 1 882 462 fl., weil die Betriebsergebnisse der in der Verwaltung des Staates stehenden Bahnen um 2 595 858 fl. ungünstiger veranschlagt werden mussten, welcher Ausfall fast ausschliesslich das Netz der westlichen Staatsbahnen betrifft. Als Erträgniss des von der Nordbahn abzutretenden Ein-Sechstel-Antheiles an der Wiener Verbindungsbahn erscheint ein Betrag von 40 000 fl. veranschlagt. Die Subventionen an Verkehrsanstalten weisen im ganzen ein Mehrerforderniss von 327 080 fl. auf, welches hauptsächlich durch die Erhöhung der Garantievorschüsse für die Lemberg-Czernowitzer Bahn um 193 000 fl., für die Albrechtbahn um 115 490 fl. und für die Südnorddeutsche Verbindungsbahn um 83 000 fl. sich ergibt. Diesen und einigen minder ausschlaggebenden Mehransprüchen für die Carl-Ludwigbahn, die Nordwestbahn u. s. w. stehen Ermässigungen der bezüglichen Ansprüche für mehrere andere Bahnen, namentlich für die Ungarisch-Galizische Eisenbahn (um 107 000 fl.), für die Ungarische Westbahn u. s. w. gegenüber. Die im Vorjahre eingestellten Rückzahlungen von Garantievorschüssen der Kaschau-Oderberger Bahn sind in Wegfall gekommen, dagegen werden die analogen Zahlungen der Brünn-Rossitzer Bahn etwas höher präliminirt.

Schuldurkunden bezüglich der in Oesterreich verstaatlichten Bahnen.

In der Staatsschulden-Kontrolkommission wurde die Resolution gefasst, die K. K. Regierung wird aufgefordert, mit dem Schlusse eines jeden Semesters dieser Kommission bezüglich der in die Schuldbücher des Staates noch nicht eingetragenen Schuldverschreibungen und Prioritätsobligationen der vom Staate übernommenen Privateisenbahnen einen Ausweis über die auf Rechnung derselben geleisteten Zahlungen und über das Stadium der Umwandlung derselben in Schuldurkunden des Staates zu übergeben.

Das Gesetz über die Einkommensteuerpflicht der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Im Nachhange zum diesfälligen Berichte (No. 83, S. 880 d. Ztg.) ist zu bemerken, dass die Vorlage vollständig in der Fassung des Ausschusses im Abgeordnetenhause angenommen wurde, weil man das darin gebotene Gute nicht um das unsichern Bessern willen riskiren wollte. Es wurden daher mit grosser Majorität alle jene Anträge abgelehnt, welche direkt oder indirekt auf eine über diese von der Regierung acceptirten Ausschussanträge hinausgehende Erweiterung der Steuerpflicht der Staatsbahnen abzielten. Es werden also, wenn die Vorlage auch im Herrenhause angenommen wird und somit auch Gesetzeskraft erlangt, jene Landeshauptstädte, welche von den nun verstaatlichten Privatbahnen bisher Zuschläge erhoben haben, dieselben auch fernerhin einheben können. An diesem Geschenke partizipirt in erster Linie die Reichshauptstadt Wien, als Sitz der Generaldirektion der Staatsbahnen, was seitens der Czechen und Polen angefochten wurde.

Die beiden Oesterreichischen Lokalbahn-Gesetzentwürfe.

Die weiteren Verhandlungen hierüber im Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses (s. No. 83, S. 880 d. Ztg.) gestalteten sich äusserst breitspurig. Wir können die umständlichen Ausführungen und Angriffe auf die bestehende Eisenbahn-Gesetzgebung und Anträge auf deren Verbesserung, welche von den Ausschussmitgliedern gestellt wurden, des Raummangels wegen nicht reproduziren und beschränken uns deshalb auf die auszugsweise Wiedergabe der dieselben berücksichtigenden Rede des Handelsministers Marquis de Baquehem. Anlangend den Wunsch nach Ausarbeitung eines neuen Eisenbahn-Konzessionsgesetzes, erklärte er, manche Bestimmungen des bestehenden Gesetzes vom Jahre 1854 seien nicht mehr zeitgemäss; dafür seien neue Gesetze, wie jenes über die Eisenbahnbücher und das Enteignungsgesetz, geschaffen worden, und wo sonst die Lücken im Konzessionsgesetze sich ergaben, hätte die Praxis und die Judikatur des Verwaltungs-Gerichtshofes Abhilfe gebracht. Das Konzessionsverfahren bei Lokalbahnen sei nach seiner Erfahrung nie das Hinderniss für das Zustandekommen, vielmehr liege der Schwerpunkt stets in finanziellen Schwierigkeiten. Angesichts der verschiedenartigen Verhältnisse in den einzelnen Kronländern sei es unthunlich gewesen, eine einheitliche Definition der Lokalbahnen in das Gesetz aufzunehmen. Der Mangel an Bestimmungen über Tarife sei insofern ein Vorzug, als es wünschenswerth sei den Lokalbahnen möglichst freie Bewegung hinsichtlich der Tarife zu gewähren. Der gestellte Antrag, für Benutzung von Reichsstrassen ein Entgelt zu verlangen, sei mit der allgemeinen, die Lokalbahnen begünstigenden Tendenz unvereinbar. Bezüglich der von der Opposition gewünschten Beschränkung der Dauer des Gesetzes gab der Minister zu erwägen, inwieweit dies mit der beabsichtigten prinzipiellen Regelung der Frage der Strassenbenutzung vereinbarlich sei. Bei der Abstimmung wurde der Antrag des Abgeordneten Dr. Tomaszczuk, das Lokalbahngesetz auf eine bestimmte Zeitdauer zu beschränken, angenommen und sohin beschlossen, auf Grund der vom Referenten amendirten Regierungsvorlage in die Spezialdebatte einzugehen.

Ueberwachung der eisernen Brücken.

Die K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hat mit Rücksicht auf den am 17. September d. J. erfolgten Einsturz der Kettenbrücke zu Mährisch-Ostrau an die Verwaltungen sämmtlicher im Betriebe stehenden Oesterreichischen Bahnen, betreffend die strenge und sorgfältige Ueberwachung der eisernen Brücken sowie aller andern bei Eisenbahnen vorkommenden aus Eisen angefertigten Bauwerke, einen im „Centralbl. f. E. u. D." No. 120 1886 publizirten Erlass gerichtet, in welchem die bei der Ueberwachung dieser Bauten nöthigen Massnahmen vorgeschrieben sind.

Einhaltung des für Frachtbegünstigungen vorgeschriebenen Gültigkeitstermines.

Nachdem von mehreren Bahnverwaltungen sich bei Gewährung von Refaktien nicht immer an die Verordnung des Handelsministeriums vom 15. Mai 1886, R.-G.-B. No. 73 gehalten wurde, so hat die K. K. Generalinspektion dieselbe dahin in Erinnerung gebracht, dass Frachtbegünstigungen ohne Bedingung eines Minimalquantums stets „bis auf Widerruf" oder „bis auf weiteres" und in der Regel bis zum Maximal-Gültigkeitstermine bis zum Schlusse des jeweilig laufenden Kalenderjahres zu publiziren sind, indem die bereits zugelassenen Ausnahmen von der Regel in der Alinea 2 und 3 des § 2 der obenangeführten Verordnung bezeichnet erscheinen.

Die Tarifpolitik der Ungarischen Staatsbahnen.

Die Verwaltung derselben hat den Beschluss gefasst, „einstweilen" keine Tariferhöhungen vorzunehmen und die Erledigung dieser Frage zu vertagen. Dies geschah deshalb, weil die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn nicht in der Lage ist, ohne Genehmigung der Oesterreichischen Regierung ihre Frachtsätze über das konzessionsmässige Maximum von 4 fl. 10 kr. pro Waggon und Kilometer zu erhöhen, die Oesterreichische Re-

gierung aber in solche Erhöhung, welche zur Gänze dem Oesterreichischen Industrieexport nach Ungarn zur Last fallen müsste, kaum willigen werde. Getrennt von der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn musste das Sondervorgehen der Ungarischen Staatsbahnen aber ohne Wirkung bleiben, vielleicht sogar zu deren Nachtheil ausschlagen. Auf Nordost-Ungarn und Siebenbürgen allein angewendet, wo die Staatsbahnen keine Konkurrenz haben, würde die Tariferhöhung wohl einen finanziellen Effekt erzielen, welcher ausser allem Verhältnisse zu der gewaltsamen Prozedur stünde. Die Verwaltung der Ungarischen Staatsbahnen unterlässt auch mit Rücksicht darauf diese Tariferhöhung, weil dieselbe nicht ohne sehr ungünstige Rückwirkungen auf den Ungarischen Handel bliebe. Vielmehr sind auf den Linien der Ungarischen Staatsbahnen und der Ungarischen Nordostbahn in der Richtung nach Fiume sehr bedeutende Frachtermässigungen für Holztransporte ins Leben getreten. Je nach der Entfernung der Stationen betragen dieselben 1 fl. 8 kr. bis 1 fl. 67 kr.; damit ist ein lang gehegter Wunsch der Ungarischen Holzindustriellen nach langwierigen Verhandlungen mit der Südbahn in Erfüllung gegangen.

Umtausch und Abstempelung der Aktien der Kaiserin Elisabethbahn.

Die „W. Z." bringt folgende Mittheilung: Die Aktionäre der Kaiserin Elisabethbahn haben von dem ihnen mit Kundmachung vom 30. April 1886 eingeräumten Optionsrechte bisher noch geringen Gebrauch gemacht. Es dürfte nicht überflüssig sein, aufmerksam zu machen, dass die Optionsfrist am 30. November 1886 endet und eine Erstreckung ausgeschlossen ist. Diejenigen Aktionäre, welche sich bis zu diesem Termine nicht erklärt haben, sind ihres Wahlrechtes verlustig und empfangen den auf ihren Aktienbesitz nach dem Uebereinkommen vom 24. Dezember 1880/28. Januar 1881 pro rata fallenden Betrag in Goldobligationen aus den Händen der Liquidatoren der Kaiserin Elisabethbahn.

Belästigung der Eisenbahnanwohner durch den Rauch und das Pfeifen der Lokomotive.

Infolge der Beschwerden mehrerer Anwohner des Prager Franz-Josefbahnhofes über eine solche Belästigung fand eine kommissionelle Berathung statt, in welcher die Vertreter der Staatseisenbahnen darauf hinwiesen, dass seit 1. Mai d. J. sämmtliche Maschinen der Prager Verbindungsbahn mit Kokes geheizt werden, wodurch jede starke Rauchentwickelung vermieden werde; die Vertreter der Böhmischen Nordbahn erklärten sich bereit, die Maschinen mit einer Mischung von Kokes und Braunkohle zu heizen, wogegen sich die Vertreter der Stadtgemeinde mit der Begründung aussprachen, dass bei einem gemischten Heizmateriale keine Kontrole möglich sei, und verlangten daher, dass auch die Böhmische Nordbahn nur mit Kokes heize. Ueber die weitere Beschwerde gegen das Pfeifen der Lokomotive, besonders zur Nachtzeit, wurde von den Vertretern der Bahnen versprochen, auch dies in Erwägung zu ziehen, um nach Möglichkeit Abhilfe schaffen zu können. — Es wurde hierbei zwar bemerkt, dass Leute, welche sich in der Nähe von Bahnhöfen ansiedeln, mit den vorhandenen Verhältnissen rechnen sollten. Es scheint aber das ohrenzerreissende, schlafstörende und nervenzerrüttende Pfeifen der Lokomotive nicht für den Betrieb so unumgänglich nothwendig zu sein, wie man auf den Englischen Bahnen und auf dem Kölner Bahnhof leicht selbst erfahren kann, wo doch ein unverhältnissmässig grösserer Verkehr als in Prag stattfindet.

Die Reform des Central-Abrechnungsbüreaus.

Das zur Bearbeitung der unter dieser Ueberschrift in No. 81 S. 860 d. Ztg. mitgetheilten Grundsätze von der gemeinschaftlichen Direktorenkonferenz entsendete Komitee hat wieder zwei Subkomitees gewählt und zwar das eine zum Zwecke der Feststellung der Ver- und Abrechnungsvorschriften, das zweite soll die Organisation, Dienstvorschrift, Pensionsfonds, Geschäftsordnung zur Zeit entwerfen und berathen. Diese Arbeiten sind nach Mittheilung der Blätter soweit gediehen, dass anlässlich der nächsten gemeinschaftlichen Direktorenkonferenz bereits der überprüfte neue Entwurf vorgelegt werden kann. Da diese Beschleunigung nur auf Kosten der Gründlichkeit möglich ist, und diese Arbeiten sich noch nicht in einem so vorgeschrittenen Stadium befinden, so dürfte der gedachte Termin wohl verfrüht sein, um so mehr, da es wahrscheinlich ist, dass die Generaldirektion der Staatseisenbahnen solchen Erwägungen Rechnung tragen und den Kündigungstermin um 6 Monate hinausschieben wird, zumal für die Ungarischen Staatsbahnen die Genehmigung der Ungarischen Regierung zu den fraglichen Reformen nöthig ist. (Ueber mehrfach geäusserten Wunsch bringen wir demnächst eine Besprechung der Reformanträge.)

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Oberingenieur i. P. Friedrich Schmitt in Währing die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als Adhäsionsbahn unter Anwendung der Kamper'schen Stiftenradslokomotive auszuführende Lokalbahn vom Bahnhofe in Czernowitz bis in die Stadt mit Abzweigungen zu den daselbst gelegenen Industrieetablissements auf die Dauer eines Jahres, ferner dem Friedrich Schmeidel, K. K. Notar und Obmann des Komitees für die Bahnverbindung des Ybbsthales mit Weyer, im Verein mit Josef Ritter v. Wenusch, Civilingenieur in Wien, Albert Dunkel, Bürgermeister in Weyer, Peter Merkinger, Josef Bachbauer und Benedikt Hirnschrott, Realitätenbesitzer zu Weyer, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Adhäsions- oder Zahnstangenbahn von Weyer im Anschlusse an die Kronprinz Rudolfbahn nach Klein- resp. Gross-Hollenstein, dann dem Realitätenbesitzer Alois Prochazka und dem Ingenieur Franz Zelenka in Weinberge bei Prag die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine doppelgleisige Dampftramway vom Karlsplatze in Prag zur Verbindung der nach Vrsovic führenden Linie und vom untern Ende des Wenzelsplatzes zur Verbindung mit den beiden zu den Wolsauer Friedhöfen und nach Vrsovic führenden Linien und endlich dem Realitätenbesitzer Josef Cathrein in Salzburg die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn gemischten Systems (Zahnrad und Adhäsion) von der Station Jenbach der Südbahngesellschaft über Achensee und Achenkirchen an die Bayerische Landesgrenze auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Die Lokalbahn Hannsdorf-Ziegenhals.

Die Oesterreichische Lokal-Eisenbahngesellschaft hat nunmehr auch das Detailprojekt für die letzte Strecke der auf Oesterreichischem Gebiet gelegenen Linie der genannten Bahn, nämlich für die Strecke Goldenstein-Hannsdorf, der Regierung zur Genehmigung vorgelegt, womit die technischen Vorarbeiten für die gesammte Linie dieses Oesterreichisch-Preussischen Eisenbahnanschlusses vollendet sind. Von Seite der Preussischen Regierung ist hierher die Mittheilung gelangt, dass sie den Vollendungstermin für den auf ihrem Gebiete gelegenen Theil der Lokalbahn Mittelsteine-Ottendorf für den 1. November 1887 festgesetzt habe. Deshalb wird auch die Oesterreichische Anschlussstrecke bis zu diesem Termin zu vollenden sein, was um so leichter durchführbar ist, als dieselbe nur eine Länge von rund 2 km hat und deren Bau keine technischen Schwierigkeiten bietet. Die Anschlussfrage selbst ist in einem vor 2 Jahren mit der Preussischen Regierung abgeschlossenen Staatsvertrage geregelt.

Ein neuer Vereinskarten-Verband für Oesterreich-Ungarn.

Infolge des Beschlusses der diesjährigen Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen über die Vereinskarten hat der „N. Fr. Pr." zufolge die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen die Initiative zur Bildung eines neuen, die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen umfassenden Vereinskarten-Verbandes ergriffen, gleichzeitig aber erklärt, für Verwaltungsräthe auch künftig keine Vereinskarten bewilligen zu wollen. Diese Anregung bildete den Gegenstand eingehender Berathungen in mehreren gemeinsamen Direktorenkonferenzen, und wurde die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit der Aufgabe betraut, die Grundzüge eines Vereinskarten-Reglements für Oesterreich-Ungarn zu entwerfen. Die Direktion der Nordbahn hat dieser Aufforderung entsprochen und den Entwurf des neuen Reglements an sämmtliche Bahnen bereits versendet. Die Beschlussfassung über denselben ist einer demnächst einzuberufenden gemeinsamen Direktorenkonferenz vorbehalten. Es wird beantragt, in dem zu bildenden Oesterreichisch-Ungarischen Vereinskarten-Verband auch den Verwaltungsräthen den Anspruch auf Vereinskarten zu sichern, jedoch wird die Ertheilung derselben sowohl bei den Verwaltungsräthen wie bei den Oberbeamten an die Entrichtung einer differentiell zu berechnenden Jahrestaxe gebunden sein.

Deutsche Stationsnamen in Galizien.

Auf der neueröffneten Kolomeaer Lokalbahn wurden, wie die „Gazeta Narodowa" mit komischer Entrüstung mittheilt, einige Stationen nach den Deutschen Unternehmern benannt. Das genannte Blatt fordert infolge dessen den Landesausschuss auf, derselbe möge im Landtag einen Gesetzentwurf einbringen, wonach es den Bahnunternehmungen nicht gestattet werden soll, die Polnische Empfindlichkeit durch Deutsche Stationsbezeichnungen zu verletzen.

Import Russischen Getreides.

Die Oesterreichischen Staatsbahnen versuchen gegenwärtig, einen Verkehr in Russischem Getreide auf ihren Galizischen Linien ins Leben zu rufen. Deshalb bewilligt deren Generaldirektion für Getreide von nachweislich Russischer Provenienz von Husiatyn nach Wien-Nordbahnhof einen Tarif von 1 fl. 93,4 kr. gegenüber einem offiziellen Satz von 2 fl. 21 kr., was einen Nachlass von 27,6 kr. oder 13 pCt. entspricht, wonach sich der Satz pro Kilometer auf 0,175 kr. stellt, da diese

Strecke eine Länge von 1100 km besitzt. Diese Ermässigung gilt jedoch nur bei Auflieferung eines Minimalquantums von 200 Waggons; falls aber der Oesterreichische Einfuhrzoll auf Getreide erhöht werden sollte, so wird jenes Minimalquantum auf 100 Waggons reduzirt. Diese Bestimmung zeugt davon, dass man in offiziellen Kreisen die Erhöhung des Getreidezolles als eine Eventualität ansieht, welcher bei der Tarifbildung Rechnung zu tragen ist.

Avisirung der Frachten.

Während fast alle Bahnen die Frachtenavisi mittelst Konsignation der Post zur Beförderung übergeben, wodurch dem Empfänger die jedesmalige Rekommandationsgebühr von 5 kr. erspart wird, haben wenige Bahnen noch immer die Gepflogenheit, den kostspieligern Weg des Avisirens zu wählen. Es wäre zu wünschen, dass diese Bahnen ebenfalls eine so praktische Neuerung, die für beide Theile von Nutzen wäre, bald einführen würden. Der Hinweis auf diesen Uebelstand dürfte genügen, um denselben zu beseitigen.

Ferienkolonien für Kinder von Bediensteten der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Im Laufe der eben verflossenen Schulferien wurde zum ersten Male eine Ferienkolonie für kränkliche und rekonvaleszente Kinder von subalternen Beamten, Dienern und Arbeitern der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen aus den Mitteln der für diese Bediensteten bestehenden Kranken- und Unterstützungskasse ins Leben gerufen. Die erste Abtheilung, 20 Mädchen, weilte vom 15. Juli bis 14. August in Schärding am Inn, welcher Ort sich wegen der gesunden Lage und der schönen Umgebung ganz besonders zu diesem Zwecke eignet; die zweite Abtheilung, 21 Knaben, blieben am genannten Orte bis zum 14. September. Es kam in der Kolonie, deren Leitung einer geprüften Lehrerin anvertraut war, nicht ein einziger Krankheitsfall vor und die Kinder erholten sich Dank dem gesunden Klima und der kräftigen Nahrung in merklicher Weise. Angesichts dieses günstigen Resultates wird seitens der Staatseisenbahn-Verwaltung für das nächste Jahr die Einrichtung mehrerer Ferienkolonien in verschiedenen Theilen des Staatseisenbahnnetzes in Aussicht genommen. Bei der Abfahrt der ersten Kolonieabtheilung war der Handelsminister Marquis de Baquehem anwesend, um sich von den getroffenen Vorkehrungen persönlich zu überzeugen. Diese so humane Veranstaltung ist der Initiative des Präsidenten v. Czedik zu danken. Es wäre sehr wünschenswerth, wenn dieselbe bei andern Bahnverwaltungen Nachahmung fände, um so mehr als eine jede derselben schöne und gesunde Gegenden in ihrem Bereiche hat und die Kosten geringfügig, andererseits aber dieselben von den Unterstützungsvereinen zu tragen wären, wenn die Unternehmung selbst dieses oder einen Beitrag zu leisten nicht in der Lage sein sollte.

Die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn.

Die im letzten Berichte erwähnten sehr wichtigen Beschlüsse des Verwaltungsraths dieser Bahn werden von der „N. Fr. Pr." wie folgt mitgetheilt: Die Begebung der zweiten Hälfte der 3 pCt. Prioritätsanleihe im Betrage von 40 Millionen Francs Nominale an die Gruppe der Kreditanstalt im Vereine mit der Banque de Paris erfolgt, und zwar zu einem um zehn Francs höheren Kourse, als die erste Hälfte der Anleihe seinerzeit begeben wurde. Ferner wurde der Abschluss der Bauarbeiten auf der Mährischen Transversalbahnstrecke Brünn-Schimitz-Blasowicz-Holubic-Gaya (66 km lang) mit der Bauunternehmung, welche seinerzeit die Waagthalbahn gebaut hat, genehmigt. Die Strecke der Granthallinie Czata-Ipolysagh ist bereits in Verkehr gesetzt, und die Gesellschaft wird nunmehr um die definitive Konzession für einzelne Seitenlinien einschreiten, für welche sie die Vorkonzession schon früher erhalten hatte. Bei den Domänen, und zwar schon bei den Montanwerken im Banate, ist eine Reihe von Investitionen erforderlich, um dieselben den modernen technischen Bedürfnissen entsprechend herzustellen, und der Verwaltungsrath bewilligte zu diesem Zwecke einen sehr namhaften Betrag. Die Frage der Sanirung des Beamten-Pensionsfonds wurde definitiv erledigt. Die Sanirung erfolgt durch Erhöhung der Beiträge der Beamten und der Gesellschaft und durch die Zusicherung der letzteren, die etwaigen Mehrausgaben des Pensionsfonds durch Vorschüsse zu decken, welche nur mittelst etwaiger Ueberschüsse der Einnahmen nebst 1½ pCt. Zinsen rückzuvergüten sein werden. Dieser Modus der Sanirung beruht auf den vom Präsidenten des Oesterreichischen Verwaltungsrathes, FML. v. Scudier, ausgearbeiteten Propositionen. Was die Erhöhung der Beiträge betrifft, so beschloss der Verwaltungsrath konform den vorliegenden Anträgen, dass die vor dem 1. Januar 1885 eingetretenen Beamten anstatt der bisherigen 4 pCt. von nun an einen 6 pCt. Beitrag einzuzahlen haben. Auch die Gesellschaft leistet einen Beitrag von 6 pCt., die seit dem 1. Januar 1885 eingetretenen und künftig eintretenden Beamten haben einen Beitrag von 5 pCt. zu leisten. In der vertraulichen Sitzung wurde über die Abschlagszahlung auf die Jahresdividende am 1. Januar 1887 berathen. Es handelt sich nämlich um die Frage, ob zu diesem Termin wie bisher der Betrag von 20 Frcs. oder eine geringere Summe ausbezahlt werden soll. Die Entschliessung des Verwaltungsrathes wird wesentlich von der Entwicklung des Verkehrs in den letzten Monaten des Jahres abhängen. Wenn die Transportmengen sich nicht bedeutend steigern, so würde bei dem Umstande, dass die Einnahmen einen Ausfall von mehr als 3 Millionen Gulden zeigen, während gleichzeitig die Prioritätenlast gestiegen ist, die Zahlung von 20 Frcs. nur durch eine verhältnissmässig starke Inanspruchnahme der Reserven ermöglicht werden. Dazu wird sich aber der Verwaltungsrath der Staats-Eisenbahngesellschaft wohl schwerlich entschliessen, und es ist daher, wenn nicht eine ausserordentliche Besserung in den Verhältnissen eintritt, anzunehmen, dass die Abschlagszahlung diesmal geringer sein werde, als in früheren Jahren. Ueber die Höhe derselben hat der Verwaltungsrath noch keine endgültigen Beschlüsse gefasst, aber in Eisenbahnkreisen cirkulirt das Gerücht, dass das Französische Komitee sich für eine Zahlung von 15 Frcs. ausgesprochen habe.

Der erste Vortragsabend im Oesterreichischen Eisenbahnklub.

Die Saison wurde vom neu- bezw. wiedergewählten Präsidenten, Regierungsrath Liharzik, unter Mittheilung der geschäftlichen Vorkommnisse während der Ferien eröffnet. Der greise Gelehrte, Nationalökonom und Professor Dr. Lorenz v. Stein, liess es sich auch diesmal nicht nehmen, den ersten Vortrag, und zwar über „die Station", zu halten. Mit jugendlicher Lebhaftigkeit besprach er in seiner bekannten geistreichen und scharfsinnigen Weise den Begriff von Eisenbahnstationen nach ihren Abarten als Haupt-, Mittel-, End-, Verkehrs-, Halte-, Personen-, Güter- und Centralstation in sprachlicher, technischer, kommerzieller, volkswirthschaftlicher und juristischer Beziehung. Wir würden durch ein noch so ausführliches Resumee den überaus günstigen Eindruck des Vortrages nur beeinträchtigen, daher wir auf dessen Abdruck im „C. f. E. u. D." No. 122 d. J. verweisen.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die politische Stille wurde durch mehrere auf den Geldmarkt ungünstig einwirkende Momente paralysirt. Das bereits konstatirte Defizit in der Oesterreichischen, das noch gewärtigte in der Ungarischen Reichshälfte, die Erhöhung des Diskonts seitens der Deutschen Reichsbank und die andauernde Geldknappheit liessen die Koursentwickelung nicht zu. Trotz des wöchentlichen Einnahmeplus von 14000 fl. gegen das Vorjahr und der vorerwähnten Verwaltungsraths-Beschlüsse wich doch Staatsbahn auf 239. Dasselbe war ohne jede besondere Ursache bezüglich der Carl-Ludwig (191.50), Elbethal (169.25) und Nordbahn (2310) der Fall. Dagegen erhöhten sich Südbahn (107.40) infolge lokaler Käufe und Nordwestbahn (170.75) wegen ihrer besseren Einnahmeausweise, wie denn überhaupt für Böhmische Bahnen, insbesondere für Böhmische Westbahn, eine freundlichere Stimmung sich bemerkbar machte. Diese dürfte auch im allgemeinen vorhalten, nachdem der Novemberkoupon wieder flüssiges Geld der Börse zuführt.

Enqueteverhandlungen, betreffend die Wiener Stadtbahn.

Hierüber entnehmen wir wieder der „N. Fr. Pr." folgende Mittheilungen: Unter dem Vorsitze des Generalinspektors, Hofraths Ritter v. Pischof, fand die weitere Verhandlung bezüglich des Siemens'schen Projektes für die Donaukanal-Linie statt. Nach Verlesung und Verifizirung des Protokolls des vorherigen Verhandlungstages wurde zur Erörterung des sechsten Fragepunktes übergegangen. Derselbe lautet: „Ist bei Anlage der Donaukanal-Linie auf einen Approvisionirungsverkehr Rücksicht zu nehmen, und welche Vorkehrungen sind diesfalls zu treffen?" Diese Frage wurde dahin beantwortet, dass es keinem Anstande unterliege, auch auf die Approvisionirungsbedürfnisse Rücksicht zu nehmen, dass jedoch besondere Vorkehrungen erst dann zu treffen sein werden, wenn die Realisirung einer neuen Central-Markthalle nächst der Donaukanal-Linie beschlossen sein wird. In dem Elaborate, welches die Firma Siemens & Halske der Enquete vorgelegt hat, ist die Herstellung einer Central-Fleischhalle mit einer Fischhalle bei der Augartenbrücke im Anschlusse an die Stadtbahn empfohlen. Die hierauf zur Besprechung gelangte siebente Frage, ob für die Abwickelung des in Aussicht genommenen Verkehrs der Bahnlinie Heiligenstadt-Münzamt-Meidling die projektirten zwei Gleise genügen, wurde dahin beantwortet, dass die schon bestehenden, sowie die projektirten Doppelgleise der Strecke Heiligenstadt-Münzamt-Meidling, insofern dieselben bis Unter-Hetzendorf fortgesetzt würden, genügen werden. Bezüglich der

nun folgenden achten Frage wurde auf Antrag des Vertreters der Firma Siemens & Halske beschlossen, diese Frage in zwei Theile zu trennen und jeden derselben abgesondert zu erörtern; bezüglich des ersten Theiles dahingehend, welchen Einfluss der Ausbau der Wienthal-Linie auf die in der Strecke Münzamt-Hütteldorf-Penzing als nothwendig erkannten Herstellungen ausüben würde, bezw. welche Restriktionen in den daselbst in Aussicht genommenen Ergänzungsbauten stattfinden könnten, wurde nach längerer Diskussion von der Mehrheit der Mitglieder die Ansicht ausgesprochen, dass im Falle gleichzeitiger Eröffnung der Wienthal-Linie und der Donaukanal-Linie die Herstellung eines eigenen Doppelgleises in den Strecken Matzleinsdorf-Meidling und Meidling-Unter-Hetzendorf unterbleiben könnte. Dem gegenüber erklärten jedoch die Vertreter der Südbahn, dass eine solche Restriktion mit Rücksicht auf die nach ihrer Ansicht jedenfalls eintretende Verkehrssteigerung unter keinem Umstande zulässig sein würde.

Hierauf wurde der zweite Theil der achten Frage, „welchen Einfluss der baldige Ausbau der Wienthal-Linie auf die projektirte Donaukanal-Linie ausüben würde“, in Verhandlung gezogen und diese Frage dahin beantwortet, dass auch selbst bei gleichzeitiger Ausführung der Wienthal-Linie für die projektirte Linie längs des Donaukanals mit Rücksicht auf den für letztern in Aussicht genommenen Verkehr vorläufig ein Doppelgleise vollständig genügen werde, dass jedoch bei der Anlage derselben auf die Möglichkeit der späteren Herstellung eines zweiten Gleisepaares sowie auch auf die eventuelle Erweiterungsfähigkeit der Stationen am Franz-Josefskai, beziehungsweise jener nächst der Wollzeile Bedacht zu nehmen sei. Die anlässlich des Anschlusses der Donaukanal- und Wienthal-Linie an die Wiener Verbindungsbahn nothwendig werdenden Anlagen wurden einer späteren Diskussion vorbehalten. Die neunte Frage: „Sind die Verbindungslinien mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und mit der Oesterreichischen Nordwestbahn von solcher Wichtigkeit, dass dieselben gleichzeitig mit der Donaukanal-Linie auszuführen wären?“ wurde seitens des Vertreters der Kaiser Ferdinands-Nordbahn unter der Voraussetzung der Aufrechterhaltung des bestehenden Verkehrs auf der Wiener Verbindungsbahn verneint; im übrigen ging die allgemeine Anschauung dahin, dass die gleichzeitige Herstellung dieser Verbindungslinie immerhin als erwünscht, jedoch keineswegs als unbedingt nothwendig erscheint. Die gleiche Ansicht wurde auch bezüglich der in diese Frage nachträglich einbezogenen Verbindung des Schlachthausflügels der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft mit der Wien-Aspanger- und beziehungsweise mit der Wiener Verbindungsbahn ausgesprochen. Die zehnte Frage, „welche sonstigen Bahnverbindungen zur Realisirung des Stadtbahnnetzes und zur rationellen Verbindung desselben mit den sämmtlichen in Wien einmündenden Hauptbahnen ins Auge zu fassen sind“, liess sich wegen Mangels der erforderlichen Grundlagen im vollen Umfange dermalen nicht beantworten, doch wurde von der Mehrheit der Anwesenden: 1. eine Wienthal-Linie mit einer Abzweigung vom Gumpendorfer Schlachthause zur Südbahn und 2. eine Gürtelbahn von der Wienthal-Linie längs der projektirten Gürtelstrasse bis zum Anschlusse an die Kaiser Franz-Josefbahn und an die Donaukanal-Linie mit einer Fortsetzung zur Oesterreichischen Nordwestbahn und zu der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und zur Vervollständigung des Stadtbahnnetzes unter den heute bestehenden Verhältnissen als unerlässlich bezeichnet. Behufs Schaffung der zur Beantwortung der weiteren Fragen 11 und 12 erforderlichen Grundlagen wurde es für zweckmässig erkannt, die vorherige Erörterung der einschlägigen Materien einem Subkomitee zu übertragen, in welches die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen je nach dem zu behandelnden Gegenstande die Vertreter der betreffenden Bahnverwaltungen berufen wird.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Versammlung am 12. Oktober 1886.

Vorsitzender: Herr Geh. Oberregierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Regierungsbaumeister Bassel.

Herr Professor W. Dietrich aus Stuttgart als Gast spricht „über die elektrische Beleuchtung von Eisenbahnzügen“. Von einer praktisch brauchbaren elektrischen Zugbeleuchtung muss in erster Linie verlangt werden: 1. Unabhängigkeit der Lichtstärke von der Geschwindigkeit und Bewegungsrichtung des Zuges, 2. Unabhängigkeit der einzelnen Wagen von einander, 3. einfachste Bedienung und 4. geringe Betriebskosten. Die zwei ersten Bedingungen sind nur durch Zuhilfenahme elektrischer Akkumulatoren zu erfüllen. Den zwei letzten dürfte im allgemeinen am besten durch Anwendung einer von einer Zugachse angetriebenen Dynamomaschine zum Laden der Akkumulatoren genügt werden; doch wird in speziellen Fällen die Ladung der Akkumulatoren an einer stationären Anlage und die jeweilige Verbringung in den zu beleuchtenden Zug nicht als ausgeschlossen zu betrachten sein. Oekonomisch und technisch ungünstig gestaltet sich die dritte Möglichkeit, nämlich die Verwendung eines besondern Motors, der vom Kesseldampf der Lokomotive gespeist wird und auch während des Stillstandes des Zuges den nöthigen Strom liefert. Der auf den Württembergischen Staatsbahnen laufende und seit 5 Monaten in ungestörtem Betrieb befindliche, von der elektrotechnischen Fabrik Cannstatt ausgerüstete elektrisch beleuchtete Zug ist mit dem ersten der oben erwähnten drei Systeme versehen. Es ist dabei vor allem auf grösste Vereinfachung aller Theile Rücksicht genommen, sodass jeder Schaffner die Anlage ohne nennenswerthe Mehrbelastung besorgen kann. Die Betriebskosten stellen sich niedrig, weil in allen Gefällen keinerlei Arbeitsaufwand zum Betrieb der Beleuchtung erforderlich ist; unter Annahme sehr reichlich bemessener Abschreibungen und unter Berücksichtigung aller Ausgaben für Kohlen, Schmierung u. s. w. stellen sich die Kosten für die 5kerzige Lampe auf 3,15 ₰ pro Stunde und zwar unter Zugrundelegung von nur 2100 Brennstunden im Jahr und unter der Voraussetzung, dass nur während der Beleuchtungszeit die Akkumulatoren geladen werden. Durch einen einfachen Kunstgriff in der Anordnung der Akkumulatoren — nämlich Theilung derselben in zwei vollständig getrennte Serien — lässt sich ein absolut ruhiges Licht bei jeder Zuggeschwindigkeit erzielen und zugleich eine stets vorhandene 5stündige Reserve gewinnen. Mit der Dynamomaschine sind einfache elektrische Hilfsapparate verbunden, welche beständig den von der Maschine gelieferten Strom bei jeder Umdrehungszahl derselben sichern. Bei einer früheren Einrichtung derselben Fabrik wurde diese Beständigkeit auf mechanischem Wege unter Zuhilfenahme von Centrifugalregulatoren erzielt; mit Rücksicht auf die unentbehrliche grösste Einfachheit ging man zur heute üblichen Regulirmethode über. Die erfolgreiche Anwendung elektrischer Zugbeleuchtung hängt eng mit der Frage der praktischen Brauchbarkeit der Akkumulatoren zusammen. Wenn man auch keineswegs behaupten kann, dass die heutigen Akkumulatoren allen Anforderungen Genüge leisten, insbesondere was die Lebensdauer derselben anbelangt, so sind doch auf dem Gebiet erhebliche Fortschritte zu verzeichnen, welche die Verwendung bei elektrischer Zugbeleuchtung als technisch thunlich erscheinen lassen. Die in dem elektrisch beleuchteten Zuge der Württembergischen Staatsbahn angewandten Akkumulatoren nach System de Khotinsky (Rotterdam) machen durch die geschickte Anordnung ihrer Elektroden Betriebsstörungen durch Kurzschluss sehr unwahrscheinlich und haben bis jetzt zu keiner Klage Veranlassung gegeben.

Hierauf macht Herr Fabrikant Joh. Müller aus Schaffhausen als Gast über einen ihm patentirten Kontrol-Billetverkaufsschrank und eine demselben patentirte Kontrol-Datumpresse eingehende Mittheilungen. Die neuen Erfindungen bezwecken, den Kassenbeamten die Prüfung der Richtigkeit der erhaltenen Billetlieferungen zu ermöglichen, den erforderlichen Raum für die zahlreichen Billets einzuschränken, die Kontrole des stattgehabten Billetverkaufs sofort zu gestatten und bei Ablösungen und Stellvertretungen den Nachweis der Verkaufsthätigkeit jedes einzelnen Beamten führen zu können. Zu dem Zweck werden die Billets von der Druckerei in Packeten geliefert, die durch einen umgelegten Papierstreifen verbunden sind und dem Kassenbeamten die Kontrole der Richtigkeit gestatten. Im Schrank liegen die Billets nicht wie bisher flach, sondern auf der hohen Kante, so dass der Verkäufer die Fläche des Billets sehen kann und daher weniger leicht Irrthümer eintreten können. Die Billets werden durch eine Spiralfeder vorgedrückt und können dieselben in grosser Zahl hintereinander eingelegt werden, wodurch eine erhebliche Raumersparniss erreicht wird.

Die Kontrol-Datumpresse schneidet beim Einstempeln des Datums aus der Ecke des Billets einen Abschnitt aus, welcher den Fahrpreis, den Bestimmungsort und die Billetnummer enthält und klebt diesen Abschnitt selbstthätig auf ein durchlaufendes Band. Um bei Ablösungen des Verkaufsbeamten die Kontrole zu führen, ist an der Presse ein Stempel angebracht, dessen Zeichen sich von unten in das Band einpresst. Dieser Stempel kann mit Leichtigkeit ausgewechselt werden und jeder Kassirer hat seinen eigenen kenntlichen Schlüssel. Ohne diesen Schlüssel ist die Presse nicht in Thätigkeit zu setzen; auch kann mit demselben das Ausgabedatum in den Streifen gepresst werden. Ist der Abschnitt aus dem Billet vorher abgetrennt, so kann mit der Presse nicht datirt werden. Es kann durch diese Einrichtung an dem Streifen sofort nach Abfertigung eines jeden Zuges ersehen werden, wie viel Billets und nach welchen Stationen dieselben verkauft sind, durch wen und in welcher Reihenfolge dieselben abgegeben wurden und welcher Geldbetrag dafür vereinnahmt ist. — An der Besprechung betheiligten sich Herr Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Blanck und Herr Lieschke aus Petersburg als Gast. Letzterer erwähnte, dass die Billetschränke bei Russischen Bahnen versuchsweise eingeführt wären und sich gut bewährt hätten.

Der Vorsitzende machte zum Schluss der Sitzung die Vereinsmitglieder darauf aufmerksam, dass durch Herrn Jul. Pintsch der Nebensaal mit Gasglühlicht-Beleuchtung versehen sei.

Durch Abstimmung in üblicher Weise werden die Herren Oberingenieur Diechmann und Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Rieken als einheimische ordentliche, Herr Eisenbahn-Baumeister Schlesinger in Rostock als auswärtiges ordentliches Mitglied in den Verein aufgenommen.

Zum Telephonrecht.

In No. 81 dieser Zeitung befindet sich ein kurzer Artikel aus dem „Deutschen Reichsanzeiger" über das Telephonrecht, welcher, wenngleich nicht eingehend, die Frage behandelt, unter welche Art von Verträgen mit Bezug auf die Artikel 318 und 319 des Handels-Gesetzbuchs eine Vertragsofferte durch den Fernsprecher zu zählen sei.

Ohne hier auf eine nähere Erörterung der noch offen gebliebenen Lösung dieser insbesondere für den Handelsstand eminent wichtigen Frage einzugehen, wollen wir nachstehend mittheilen, wie sich bisher die Wissenschaft zu dieser Rechtsfrage verhalten hat.

Das Verdienst, dieselbe bisher eingehend untersucht zu haben, gebührt den Italienischen Juristen. Gabba (im „Monitore dei tribunali" 1882 No. 41) beantwortete zum ersten Male die aufgeworfene Frage. Er führte aus, dass es sich um einen Vertrag unter Anwesenden handele, indem er betonte, dass die Vertragsschliesser durch das Telephon unmittelbar mit einander verkehren und dass in dem gleichen Augenblicke, in welchem die Erklärung dem Fernsprecher anvertraut werde, die andere Partei sie höre. Dagegen war Vidari („Giornale delle leggi" 1882 No. 42) mit dieser Beweisdeduktion nicht einverstanden; er stellte umgekehrt den Satz auf, dass durch das Telephon Verträge unter Abwesenden geschlossen werden, eine Ansicht, welcher der „Monitore dei tribunali" nicht beitrat, sondern die Gabba's unterstützte. Vidari hielt indess an seiner Ansicht fest, indem er ausführte, dass die Vertragsschliesser, welche an einem Vertrage unter Gegenwärtigen theilnehmen, corpore et animo anwesend sein müssen, eine Auffassung, welche der „Monitore dei tribunali" lebhaft bekämpfte, ohne jedoch Vidari zu überzeugen. Später trat noch ein anderer Jurist, Bulaffio, in die Arena; dieser führte aus, dass die durch das Telephon geschlossenen Verträge zu der Kategorie der Kontrakte unter Abwesenden gezählt werden müssten — nur mit dem einzigen Unterschiede, dass mit Rücksicht auf die fast gleichzeitige Uebermittelung der Erklärung mit ihrer Aeusserung dem Acceptanten jede Möglichkeit des Widerrufes benommen sei, welche er sonst gehabt hätte, wenn er sich anstatt des Telephons des Telegraphen bedient hätte. Norsa endlich („Monitore" 1882 S. 53) stimmt für eine zweifache Auffassung der Sache; er zieht den vorbereiteten Schluss vollständig, indem er meint, dass der durch telephonische Verbindung perfekt gewordene Vertrag unter einem gewissen Gesichtspunkte, nämlich bezüglich der Zeit zu den Kontrakten unter Anwesenden gehöre, vom Standpunkte des Ortes aber unter diejenigen unter Abwesenden zu rechnen sei.

Der erste gründliche Bearbeiter des gesammten Telephonrechts und berühmte Schweizer Jurist Dr. F. Meili („Telephonrecht" 1885 S. 202) stellt sich auf die Seite von Gabba, indem er hinzufügt: „Es ist ja freilich richtig, dass die Thatsache nicht weggelöscht werden kann, welche in diesem eleganten Streite viel betont wird, dass nämlich die Distanz des Ortes nicht beseitigt werden kann. Allein die juristische Beurtheilung ist durch die Betonung dieses Faktums um nichts befördert. Mir scheint die hohe Bedeutung der Telephonie gerade darin zu liegen, dass für den jetzigen Verkehr die Distanzen als beseitigt angesehen werden dürfen. Die telephonische Unterhaltung steht auf gleichem Boden wie eine Besprechung zwischen zwei Personen, welche ein grosses Sprachrohr haben und auf diese Weise verkehren. Auch hier liegt eine örtliche Distanz vor und doch wird man nicht sagen können, es handele sich um einen Vertrag unter Abwesenden. Mit Recht kann auch bemerkt werden, dass der telephonische Verkehr ungefähr einer Besprechung gleiche zwischen zwei blinden Personen. Das entscheidende Gewicht befindet sich beim Gehörsinn und das Auge spielt keine Rolle. Allerdings besteht ein Unterschied insofern, als die Laute der Sprechenden bei der Telephonie nicht identisch dem anderen Korrespondenten zugehen, dass vielmehr die Schallwellen durch das Telephon reproduzirt werden. Allein diese Reproduktion ist technisch in so bestimmter Weise vorgeschrieben und gebannt, dass der Unterschied gegen eine Konversation — vorbehalten die Qualität und Exaktität der Uebertragung — sich auf ein Minimum reduzirt. Dem Effekte nach kann durch das Telephon eine Besprechung erfolgen, welche als eine gewöhnliche Konversation von Mund zu Mund bezeichnet werden darf." Soweit Meili.

Ohne auf die Beantwortung der Frage selbst, wie schon bemerkt, hier einzugehen, lässt sich nur konstatiren, dass die Ansichten pro und contra schwanken und sich fast die Wage halten. Es mag nur noch auf einen Umstand aufmerksam gemacht werden, welcher auf den Vertragsschluss unter Abwesenden hinweist. Ganz abgesehen nämlich davon, dass das Telephon ein sehr gebrechlicher Apparat bleibt und an Deutlichkeit und Zuverlässigkeit des Gesprochenen durch die Sprecher viel zu wünschen übrig lässt, was gerade neuerlich mehrfach gerügt worden, ist derselbe recht sehr geeignet, durch Stimmennachahmung zu täuschen; der offerirende Korrespondent wird daher niemals im Stande sein, mit absoluter Bestimmtheit festzustellen, ob er mit dem zum Vertragsabschlusse allein Legitimirten verhandelt und nur dieser ihm antwortet oder möglicherweise ein vollkommen Unberechtigter sich, selbst absichtslos, zur Abschliessung des Handelsgeschäfts herbeigelassen hat, ein Umstand, welcher bei dem Vertragsabschlusse unter Gegenwärtigen nicht vorkommen kann, weil beide Paziszenten sich hier unmittelbar von Angesicht zu Angesicht gegenüberstehen.

Nicht informirt von den Ansichten der „Bayerischen Handelszeitung" und der „Deutschen Verkehrszeitung" über diese bedeutungsvolle und kritische Frage, deren Lösung darum bereits als Aufgabe der juristischen Staatsprüfungsarbeit hingestellt wurde, können wir nur wünschen, dass dieselbe umsomehr zur richterlichen Entscheidung gelangen oder überhaupt gesetzlich geregelt werden möge, als das Interesse des gesammten Handelsstandes vornehmlich dabei engagirt ist, dessen Paziszenten vorzugsweise in die Lage kommen, Handelsgeschäfte durch den Fernsprecher abzuschliessen. v. O.

Präjudizien.

v. O. **Zuschrift der Urschrift anstatt der beglaubigten Abschrift des zuzustellenden Schriftstücks. Förmlichkeiten bei der Zustellung durch die Post.** — Die Revisionsbeklagte rügte, dass die Zustellung der Revisionsschrift durch die Post nicht ordnungsmässig erfolgt sei, weil statt der beglaubigten Abschrift jenes Schriftstücks dessen Urschrift übergeben, auf letztere auch von dem Gerichtsvollzieher nicht die im § 177 Civ.-Pr.-Ordn. vorgeschriebene Bezeugungsbemerkung gesetzt worden sei, endlich die Urkunde die Person nicht bezeichne, für welche zugestellt werde. Der Antrag auf Verwerfung der Revision als unzulässig wurde zurückgewiesen aus folgenden Gründen: „Die Zustellung der Revisionsschrift kann als eine ordnungswidrige nicht angesehen werden. Allerdings soll nach § 156 der Civ.-Pr.-Ordn. bei der Zustellung die beglaubigte Abschrift des zuzustellenden Schriftstücks übergeben werden. Wenn aber, wie dies hier der Fall war, die zugestellte Urschrift der Revisionsschrift in wörtlicher Uebereinstimmung mit dem bei Gericht überreichten Schriftsatze die Beglaubigung des betreibenden Rechtsanwalts und zugleich die Terminsbestimmung unter Hinzufügung der Unterschrift des mit der Zustellung beauftragten Gerichtsvollziehers enthält, so ersetzt dieses Schriftstück die beglaubigte Abschrift in jeder Beziehung und es ist unerfindlich, welches Interesse der Zustellungsempfänger daran haben könnte, dass ihm gerade die in die Hände des betreibenden Anwaltes zurückgelangte Abschrift zugestellt werde. — Die Zustellung eines Schriftstücks durch die Post wird sodann dadurch nicht unwirksam, dass der Gerichtsvollzieher die nach §§ 177 der Civ.-Pr.-Ordn. auf die Urschrift des zuzustellenden Schriftstücks zu setzende Urkunde auf die Abschrift des letzteren abschriftlich nicht übertragen hat. Denn dies bildet (R.-G.-Entsch. Bd. XIV S. 392) kein gesetzliches, die Gültigkeit der Zustellung durch die Post bedingendes Erforderniss. Es war deshalb auch im vorliegenden Falle nicht erforderlich, dass der Gerichtsvollzieher die auf die Abschrift des zuzustellenden Schriftstückes gesetzte Beurkundung der zugestellten Urschrift abschriftlich beifügte. Bei Zustellungen durch die Post endlich ist im § 178 Absatz 2 verbunden mit § 174 der Civ.-Pr.-Ordn. nicht vorgeschrieben, dass die aufzunehmende und dem Empfänger zu behändigende Zustellungsurkunde die Bezeichnung der Person, für welche zugestellt werden soll, enthalte. Ueberdies konnte im vorliegenden Falle, in welchem die beiden solidarisch belangten und verurtheilten Beklagten durch einen und denselben Prozessbevollmächtigten vertreten waren, kein Zweifel darüber obwalten, dass die Zustellung der Revisionsschrift für beide Beklagte und Berufungskläger erfolgt sei." (Erk. des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 5. Februar 1886 in S. H. u. Bl. (Bekl.) wider die Berlin-Hamburger Eisenbahnges. (Kl.). Rep. III. 262/85; Entsch. Bd. XV S. 411 f.)

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Im widerruflichen Ausnahmetarif für Mehl vom 1. August 1886 werden mit Gültigkeit vom 10. Dezember d. Js. die Frachtsätze für:

Dresden-Altstadt-Landsberg	von 2,49 ℳ	auf 2,52 ℳ
Grosszschocher-Mitterteich	„ 0,83 „	„ 0,93 „
Klosterbuch-Murnau	„ 2,52 „	„ 2,56 „
Zittau-Massing	„ 1,75 „	„ 2,75 „

berichtigt.

Dresden, am 24. Oktober 1886. (2239)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

2. Eröffnungen.

Am 1. November d. J. wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Altena unterstellte Bahnstrecke Altenhundem-Saalhausen mit den Stationen Langenei und Saalhausen für den Wagenladungsverkehr und ferner die an der Strecke Ober-Hagen-Lüdenscheid belegene Station Breckerfeld, welche bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäck-, Privatdepeschen-, Eil- und Frachtgutverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet.

Für die neue Bahnstrecke haben die Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878, des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie der Lokaltarife für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld Gültigkeit.

Zu den letzteren gelangen am 1. November d. J. die folgenden Nachträge zur Einführung, welche die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Saalhausen enthalten:

a) der Nachtrag XI zu dem Lokalgütertarife vom 1. April 1883,
b) der Nachtrag X zu dem Ausnahmetarif B für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom 1. April 1883.

Ferner kommen mit dem Tage der Betriebseröffnung direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Station Saalhausen und Stationen der Strecke Wetzlar-Eitorf etc. und Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) nach Saalhausen sowie Frachtsätze zwischen letzterer Station und den Stationen der Eisern-Siegener Eisenbahn zur Einführung.

Für die Stationen Langenei und Breckerfeld finden die für dieselben in den Tarifen für den Lokalverkehr des hiesigen Bezirks sowie für den Rheinischen Nachbarverkehr vom 1. Januar 1887 enthaltenen Entfernungen bezw. Frachtsätze schon vom 1. November d. J. ab Anwendung.

Zur Erreichung direkter Frachten werden ausserdem zwischen den Stationen Langenei und Saalhausen einerseits und Station Altenhundem andererseits sogenannte Durchgangstarife eingeführt, so dass unter Zurechnung der betreffenden Sätze nach und von allen Stationen, mit welchen Altenhundem in direktem Verkehr steht, expedirt werden kann.

Elberfeld, den 25. Oktober 1886. (2240)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Eröffnung der Station Polgárdi. Am 1. d. Mts. ist — einer Mittheilung der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft zufolge — die an der Linie Pragerhof - Budapest, zwischen den Stationen Szabad - Batthyán und Lepsény gelegene, und zwar von ersterer 8, von letzterer 12 km entfernte Station Polgárdi für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 28. Oktober 1886. (2241)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

3. Güterverkehr.

Hessische Ludwigsbahn. Zum **Böhmisch-Hessischen Gütertarif** vom 1. Juni 1882 tritt am 1. November a. c. der sechste Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält neue Frachten für Getreide, Mehl und Hülsenfrüchte etc. sowie für leere Säcke. Die entsprechenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 1 im Haupttarif, sowie des Mährisch - Süddeutschen Getreidetarifs vom 15. Juli 1883 treten am gleichen Tage, jedoch mit der Massgabe ausser Wirksamkeit, dass, soweit Erhöhungen eintreten, oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, die seitherigen Taxen noch bis zum 15. Dezember a. c. fortbestehen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden diesseitigen Dienststellen, sowie unser Tarifbüreau, von welchem auch Exemplare zum Preise von 20 ₰ pro Stück bezogen werden können.

Mainz, den 25. Oktober 1886. (2242)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes.
Die Spezialdirektion.

Die für den allgemeinen Güterverkehr eröffnete Haltestelle Veilsdorf der Werra-Eisenbahn wird vom 1. November d. J. ab in den Staatsbahnverkehr **Elberfeld-Erfurt und Thüringische Privatbahnen** vom 1. April 1886 aufgenommen.

Der Berechnung der Frachtsätze werden die in dem oben bezeichneten Staatsbahnverkehr vorgesehenen, um 8 km Entfernung und 1 km Zuschlag erhöhten Tarifkilometer der Station Hildburghausen der Werra-Eisenbahn zu Grunde gelegt.

Elberfeld, den 25. Oktober 1886. (2243)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Belgischer und Rheinisch-Westfälisch - Belgischer Steinkohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. werden in vorbezeichneten Verkehren für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets in Wagenladungen von 10 000 kg ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Strecke von Gouvy bis Libramont, sowie neue Frachtsätze für den Verkehr mit Station Limerlé der Belgischen Staatseisenbahn zur Einführung gelangen.

Am gleichen Tage treten die am 1. Oktober 1882 aufgehobenen Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen etc. nach Station Ramscapelle der Belgischen Staatseisenbahn wieder in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen und die Tarifbureaux der Königlichen Eisenbahndirektionen (links- und rechtsrheinische) zu Köln.

Köln, den 27. Oktober 1886. (2244)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Süddeutscher Eisenbahnverband, hier: Obst - Frachtsätze betr. Im Süddeutschen Verbandsverkehre ist für frisches Obst in Ladungen von 10 000 kg auf einem Wagen von Friesach, Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, nach Reutlingen in Württemberg ein Frachtsatz von 3.68 ℳ für 100 kg zur Einführung gelangt.

München, den 23. Oktober 1886. (2245)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Südwestdeutschen Verbande tritt mit Gültigkeit vom 1. November l. J. das Heft 4 (Verkehr zwischen Stationen der Badischen Bahn und solchen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln [linksrheinische]) in Kraft.

Exemplare desselben können zum Preise von 40 ₰ pro Stück von den Verbandstationen und von dem Tarifbüreau der unterzeichneten Generaldirektion bezogen werden.

Karlsruhe, den 24. Oktober 1886. (2246)
Namens des Verbands:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Am 1. November 1886 treten zu den Seehafen - Ausnahmetarifen vom 15. September 1883 und 1. Januar 1884 die Nachträge IV bezw. III, enthaltend Ergänzung des Ausnahmetarifs 2 c (Felle und Häute), in Gültigkeit. Gratis.

Köln, den 30. Oktober 1886. (2247)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Belgischer Steinkohlenverkehr. Für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets in Wagenladungen von 10 000 kg von den Kohlenstationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) nach Belgien treten mit Gültigkeit vom 25. Oktober d. Js. ab Transitfrachtsätze bis zu den Uebergangspunkten Aachen, Bleyberg Grenze und Herbesthal in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

Köln, den 24. Oktober 1886. (2248)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 85 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 30. Oktober 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

3. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr. Am 15. Dezember d. Js. treten die im Nachtrage 3 zum Tarifhefte A 5 enthaltenen Frachten für den Verkehr zwischen den linksrheinischen Stationen Alsdorf, Brand, Bubenheim, Bütgenbach, Conzen, Cornelimünster, Eschweiler, Höngen, Kalterherberg, Lammersdorf, Malmedy, Montjoie, Raeren, Rötgen, Sourbrodt, Walheim b/Aachen und Weismes einer- und den Niederländischen Centralbahn - Stationen Amersfoort, Ermelo - Veldwyk, Harderwyk, Hattem, Kampen, Nykerk und Utrecht (Gasfabrik) andererseits ausser Kraft.

Köln, den 30. Oktober 1886. (2249)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Der am 17. September d. J. angekündigte neue Tarif für den **Sächsisch-Südwestdeutschen Verbands-Güterverkehr,** gültig vom 1. November d. J. ab, ist erschienen und bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 26. Oktober 1886. (2250)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Betrifft Nachtrag IX zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I. In Betreff des im Verzeichniss der sperrigen Güter enthaltenen Artikels „Watte" ist eine deklaratorische Ergänzung beschlossen worden.

Die bezügliche Bestimmung, über welche von den Güterexpeditionen auf Erfordern nähere Auskunft ertheilt wird, tritt mit dem 15. Dezember d. J. auf allen Deutschen Eisenbahnen in Kraft.

Berlin, den 28. Oktober 1886. (2251)
Namens der Deutschen Eisenbahnverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Preussisch - Russischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 15/27. Oktober cr. wird die Station Kryschopol in den Spezialtarif 2 für Holzbaumaterial etc. von Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Königsberg etc. mit nachfolgenden Frachtsätzen aufgenommen: pro Wagen mit 10 000 kg 70,13 Rbl. + nach Königsberg 49 *M*, Pillau Holzbaumaterial 59 *M*, Schwellen 58 *M*, Memel und Elbing Holzbaumaterial 66,35 *M*, Memel Schwellen 65,90 *M* (2252)
Direktion der Ostpreuss. Südbahn.

Vom 1. November d. J. ab kommen für **Kartoffelsendungen in Wagenladungen** à 10 000 kg von Rappenau nach Rheinisch-Westfälischen Stationen die in den Heften I—V des Tarifs für den Verkehr mit Stationen der Badischen Staatsbahn im Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande für Jagstfeld vorgesehenen bezüglichen direkten Taxen des Ausnahmetarifs No. 11 zur Anwendung.

Köln, den 27. Oktober 1886. (2253)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Saarbrücken-Hessischer Verkehr. Am 1. November d. J. wird der Nachtrag IV zum Gütertarife vom 1. November 1882, welcher ermässigte Frachtsätze für den Transport von Steinschlag (Strassendeckmaterial) enthält, eingeführt. An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Köln, den 25. Oktober 1886. (2254)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Kohlenverkehr. Einführung von Nachträgen. Am 1. November d. J. treten je ein Nachtrag III zu den Heften 1, 2, 3, 4 und 6 sowie ein Nachtrag I zum Anhang des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Kohlentarifs in Kraft.

Die Nachträge zu den bezeichneten Heften enthalten Berichtigungen des Zechen - Verzeichnisses, Bemerkungen wegen des Uebergangs der Station Oberhausen B. M. in den Direktionsbezirk Köln (rechtsrheinisch), Schliessung der Station Vogelheim für den Güterverkehr, veränderte Sätze für den Verkehr von den Stationen Dortmunderfeld, Hörde, Hugo, Kupferdreh, Marten, Ueberruhr, Werden und Weitmar des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, sowie veränderte bezw. neue Sätze des Ausnahmetarifs B für den Verkehr nach den Stationen Delfzyl, Groningen, Harlingen, Heerenveen, Hoogerand, Leeuwarden, Meppel, Sneek, Veenwouden, Zwolle der nördlichen Linien der Niederländischen Staatsbahn und Enkhuizen der Holländischen Bahn.

Soweit durch die veränderten Sätze und die in den Nachträgen aufgeführten Berichtigungen Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze bis zum 15. Dezember d. J. in Kraft.

Elberfeld, den 23. Oktober 1886. (2255)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal - Gütertarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt und Staatsbahn-Gütertarif Berlin-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit gelangt für die Beförderung von Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbriquets bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung hierfür von Teuplitz nach Peitz, Halle - Sorau - Gubener und Cottbus-Grossenhainer Bahnhof, ein Ausnahmefrachtsatz von 0,18 *M* für 100 kg zur Einführung.

Erfurt, den 26. Oktober 1886. (2256)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit dem 1. November d. J. wird die Station Ramsey - Sumiswald (Schweizer. Emmenthalbahn) in den Ausnahmetarif No. 5 des Tarifheftes I A (Verkehr mit Baden) mit einer Schnitttaxe ab Basel transit von 60 Cts. pro 100 kg einbezogen.

Karlsruhe, den 26. Oktober 1886. (2257)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Viehverkehr zwischen Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz- und der Lübeck-Büchener Eisenbahn einerseits und Stationen der Berliner Nord- bezw. der Berlin-Stettiner Eisenbahn andererseits. Am 30. d. Mts. tritt der Nachtrag VI zum Tarife vom 1. Juli 1880 in Kraft. Derselbe enthält ermässigte bezw. neue Frachtsätze zwischen Berlin, Städtischer Central-Viehhof einerseits und Lübeck L. B., Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn und des Deutsch-Nordischen Lloyd andererseits.

Berlin, den 25. Oktober 1886. (2258)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. November 1886 treten zum **Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Bromberg einschliesslich der Ostpreussischen Südbahn** vom 1. Mai 1885 der Nachtrag III und zum **Staatsbahn - Gütertarif Elberfeld-Berlin** vom 1. Mai 1885 der Nachtrag VI in Kraft. Dieselben enthalten unter anderm Entfernungen bezw. Frachtsätze für verschiedene in die Verkehre einbezogenen, in neuerer Zeit dem Betriebe übergebenen Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Berlin und Elberfeld, sowie anderweite, theils niedrigere, theils höhere Entfernungen für einzelne Stationen der genannten Bezirke, sowie Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II von Attendorn und Rummenohl nach mehreren Stationen der Direktionsbezirke Bromberg und Berlin.

Soweit durch die Nachträge Erhöhungen eingeführt werden, treten diese erst vom 1. Januar 1887 ab in Kraft.

Ferner werden vom Tage der Betriebseröffnung ab die Stationen Dahlerau und Dahlhausen a. d. Wupper des Direktionsbezirks Elberfeld in die Staatsbahn-Gütertarife Elberfeld - Magdeburg und Braunschweig vom 1. April 1883 aufgenommen.

Die betreffenden Nachträge sind bei den Güterexpeditionen der Verbandsverwaltungen käuflich zu haben.

Elberfeld, den 16. Oktober 1886. (2259)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags - Verkehr. Die Gültigkeit des Rumänisch - Oesterreichischen und Rumänisch-Sächsischen Elbeumschlags-Tarifes vom 20. September 1883, enthaltend direkte Frachtsätze für Getreide, Hüsenfrüchte etc. zwischen den Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Rumänische Linie) einerseits und Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, sowie Dresden-Elbquai andererseits, wird hiermit

auch über den 31. Oktober hinaus verlängert, so dass die Tarife bis auf weiteres bestehen bleiben.
Die Generaldirektion. (2260)

K. K. priv. **Lemberg - Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. (Oesterr. Linien.) Einführung des I. Nachtrages zu Theil II des Gütertarifs.** Mit 15. November 1886 gelangt der Nachtrag I zu Theil II, Gebührentarife für den Gütertransport im Lokalverkehre auf den Oesterr. Linien der Gesellschaft vom 1. Juni 1885, zur Einführung.

Der Tarifnachtrag enthält:

1. Aenderungen des Tarifs und der Bestimmungen für die zollamtliche Güterabfertigung in der Grenzstation Suczawa-Itzkani,
2. Berichtigungen zum Haupttarife.

Exemplare des Tarifnachtrags können durch die Centralleitung in Wien, die Betriebsdirektion in Lemberg sowie durch die Stationen der Oesterr. Linien der Gesellschaft zum Preise von 5 kr. pro Exemplar bezogen werden.

Wien, am 25. Oktober 1886. (2261)
Die Centralleitung.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von 12 ausrangirten Lokomotiven. Montag, den 15. November d. J. 11 Uhr im maschinentechnischen Büreau, hier, Königgrätzerstr. No. 132. Angebote sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausrangirte Lokomotiven“ an das bezeichnete Büreau einzusenden.

Bedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen, auch gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Berlin, den 22. Oktober 1886. (2262)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 86. 1886.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 3. November 1886.

Die Betriebssicherheit auf Strassenbahnen.

Als Stephenson und seine Anhänger im Englischen Parlamente dem Projekte der ersten Lokomotiveisenbahn zum Siege zu verhelfen sich bemühten, da wurde ihnen von den Gegnern desselben als einer der wichtigsten Gegengründe die grosse Gefährdung der persönlichen Sicherheit durch den Betrieb eines solchen Verkehrsweges entgegengehalten. Und als sich nun schliesslich — wie kaum anders zu erwarten stand — an die ersten Fahrten mit der Lokomotive auch einige traurige Ereignisse knüpften, da boten dieselben nur eine umso wirksamere Handhabe für die Gegner der neuen Erfindung in einzelnen Staaten des Kontinentes. Ganz ähnliche Vorkommnisse kann die Geschichte der Strassenbahnen erzählen, deren erstes Kapitel wir eigentlich noch mit erleben. Mit welchen Schwierigkeiten hatten noch vor wenigen Jahren die Pferdebahnen zu kämpfen! Keine Strasse erschien breit und verkehrsarm genug, dass nicht in ihr der gewöhnliche Verkehr der Passanten und Fuhrwerke durch einen auf Schienen hinrollenden Wagen hätte gefährdet werden können. Wie ängstlich ist man diesbezüglich noch heute in Städten, wo schon grössere Netze von Pferdebahnen bestehen. Strassenbahnen mit Lokomotivbetrieb sind gegenwärtig in einzelnen Bezirken Deutschlands und Oesterreichs fast unmöglich, weil die unbegründete Anschauung, dass eine Lokomotive für die Sicherheit des Strassenverkehrs gefährlicher sei, als ein Paar Pferde, ihr den Weg in die Städte oft genug verschliesst oder doch wesentlich schwierig und umständlich gestaltet.

Wer heute in die Lage kommt, für die Betriebssicherheit unserer Lokomotiveisenbahnen eine Lanze zu brechen, kann auf Grund der Darstellungen einer ausführlichen und gewissenhaften Statistik der Betriebsunfälle auf den Eisenbahnen den Nachweis führen, dass die Zahl der Unfälle und die Grösse derselben im Vergleiche zu der Massenbeförderung und der Verkehrsgeschwindigkeit keine erschreckende ist und die Sicherheitseinrichtungen sich thatsächlich bewähren. Diese Statistik zeigt auch zugleich, wo noch Mängel in diesen Einrichtungen existiren, an welchen Fehlern unser ganzes Betriebswesen leidet. Für die Strasseneisenbahnen fehlt es zur Zeit noch an einer derartigen Statistik. Die Regierungen haben sich noch nicht veranlasst gesehen, der Frage näher zu treten; die einzelnen Strassenbahnunternehmungen haben keinen Grund, aus eigener Initiative Zeit und Geld hierfür zu opfern. Einzelne Gemeinden, die Sicherheitsbehörden grösserer Städte und Bezirke verzeichnen allerdings die vorkommenden Unfälle beim Strassenbahnbetrieb, aber diese Publikationen, welche zumeist berufen sind, ganz besonderen Zwecken zu dienen, dürfen nicht als Grundlage für allgemeine Beurtheilungen über die Betriebssicherheit auf Strassenbahnen angewendet werden, weil sie nur zu Irrungen und Trugschlüssen führen könnten.

Eine Aenderung in dieser Hinsicht dürfte von der Gründung des „Internationalen permanenten Strassenbahnvereins" zu erwarten sein, welcher im September l. J. seine erste Generalversammlung zu Berlin abhielt und sich jedenfalls die so erfolgreiche Thätigkeit des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen auf dem Gebiete der Statistik zum Vorbilde nehmen dürfte. Ein Versuch, wenigstens rücksichtlich der Deutschen Strassenbahnen ein solches statistisches Material zu sammeln, dass sich daraus allgemeine Schlüsse auf die Betriebssicherheit derselben ziehen lassen, ist von dem Syndikus der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft, Herrn Dr. Karl Hilse mit grossem Erfolge unternommen worden.*)

---

*) „Die Betriebsunfälle auf den Deutschen Strassenbahnen während der vier Jahre 1882 bis 1885 in verkehrspolizeilicher und gesellschafts-wirthschaftlicher Beziehung sowie das Verhältniss der erhobenen Versicherungsprämie zu der aufgewendeten Schadensvergütung." Von Dr. Karl Hilse. Berlin 1886. H. S. Hermann, Beuthstrasse 8. (Eine kurze Besprechung des Werkes siehe in No. 27 S. 350 dieses Jahrg. Die Redakt.)

Die statistische Arbeit desselben war allerdings nicht um ihrer selbst willen geschehen; sie diente vielmehr nur als Mittel zu einem ganz besonderen Zwecke, welcher für die einzelnen Unternehmungen von hohem Werthe erscheint. Durch das Deutsche Reichsgesetz vom 28. Mai 1885 wurde nämlich die Unfallversicherungspflicht auch auf die Strassenbahnen ausgedehnt, infolge dessen und zwar mit Rücksicht auf das Gesetz vom 6. Juli 1884 — wonach als Träger der Versicherung freiwillig gebildete Berufsgenossenschaften auftreten — vielfach die Erwägung platzgriff, ob es nicht angezeigt wäre, dass sich die Strassenbahnunternehmungen Deutschlands zu einer solchen Genossenschaft vereinigen, um nicht mehr wie bisher den Privat-Versicherungsgesellschaften gleichsam preisgegeben zu sein.

Es handelte sich also in erster Linie um die Frage, ob die von den letzteren geforderten Versicherungsbeiträge im Verhältnisse zu den thatsächlichen Unfällen stehen, ob nicht das Risiko der Versicherungsgesellschaften ein weit geringeres sei, als jenes der einzelnen Unternehmungen. Die Beantwortung dieser Frage war nur auf Grund einer hinreichend genauen Statistik über die Betriebsunfälle auf den Strassenbahnen wenigstens innerhalb der letzten fünf Jahre möglich. Dr. Hilse übernahm die Bearbeitung des eingesandten Materials, das nach vielfachen Richtungen hin interessante Aufschlüsse bietet und Folgerungen gewährt, welche der Autor des uns vorliegenden Werkes als nicht zum Zwecke desselben gehörig nur flüchtig berühren konnte oder ganz ausser Acht lassen musste.

Wie aus den zahlreichen Tabellen hervorgeht, wurde im Jahre 1865 die erste Strassenbahn und zwar mit Pferdebetrieb — Charlottenburg-Berlin — eröffnet. Bis zum Jahre 1876 machte das Strassenbahnwesen nur langsame Fortschritte. Erst von da an, wo der stete Niedergang der volkswirthschaftlichen Verhältnisse immer mächtiger dazu drängte, dem Verkehrsleben, dem Handel, der Fabrikindustrie, ja den grossen Lokomotiveisenbahnen selbst durch die Anlage von Strassenbahnen ein neues, belebendes und förderndes Element unterzuordnen und beizugesellen, erst von da an nahm dasselbe einen frischeren und rascheren Aufschwung. Am grossartigsten gestaltete sich jedoch seine Entwickelung in den letzten Jahren seit Beginn des laufenden Dezenniums. Im Jahre 1882 zählte das Deutsche Strassenbahnnetz in 44 Städten eine Länge von 730,26 km; im Jahre 1885 umfasste dasselbe in 59 Städten bereits eine Länge von 1008,13 km und während im ersteren Jahre nahezu 152 Millionen Passagiere befördert wurden, benutzten im letzteren Jahre mehr als 216 Millionen Personen die Strassenbahnen. Es ist also die Zahl der Passagiere, welche pro Kilometer Gleislänge entfällt, in diesem Zeitraum von 207 720 auf 214 468 gestiegen. Die Strassenbahnen werden demnach unablässig mehr und mehr ein Bedürfniss des Publikums, werden von Jahr zu Jahr immer nothwendiger und unentbehrlicher in unserm Verkehrsleben. Geringe Verlängerungen einer Linie, kleine aber zweckentsprechende Erweiterungen eines Netzes können zu einem beträchtlichen Aufschwunge des Verkehrs führen.

Auf eine Fahrt entfallen durchschnittlich 21 Personen. Dabei ist zu beachten, dass in kleineren Städten diese Durchschnittszahl bis auf 9 und noch weniger herabgeht, während in grösseren Städten dieselbe mitunter beträchtlich überschritten wird. Allerdings sind hier auch die Distanzen, welche eine Fahrt umfasst, bedeutender als dort; aber vornehmlich liegt der Grund für diese Erscheinung in dem Umstande, dass die Strassenbahnen innerhalb oder in der Nähe grosser, belebter Städte vielmehr der Massenbeförderung dienen müssen, als jene in kleinen, ruhigen Städten, wo sich ein regeres Leben nur zu gewissen Stunden, z. B. des Morgens, nach Feierabend u. s. w. entfaltet. Darum erscheint es auch angezeigt, in solchen Städten den Betrieb bei Anwendung einer möglichst schmalen Spur mit sehr kleinen und leichten Wagen zu bewerkstelligen, um eine rentable Ausnutzung des Raumes zu erreichen. Wenn man grosse Wagen benutzt und dieselben in längeren Zwischenräumen verkehren lässt, so dient man einerseits durchaus nicht in nothwendigem Masse dem Verkehr und wird andererseits noch weniger eine vortheilhafte Raumausnutzung erlangen, weil viele Passanten eher zu Fuss gehen werden, anstatt durch Erwarten des nächsten Wagens einen Zeitraum zu versäumen, welcher der zu durchfahrenden Entfernung in keiner Weise entspricht.

Was nun den eigentlichen Kernpunkt der Sache, die Betriebsunfälle selbst, anbelangt, so sind nicht von allen Unternehmungen gleich ausführliche und zuverlässige Mittheilungen gemacht worden. Am gründlichsten behandelte die „Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft" die vorzulegende Statistik. Uebrigens konnten mit Rücksicht auf den Zweck derselben gewisse Erläuterungen und Bemerkungen wegfallen, welche in einer auf ganz allgemeinen Grundsätzen basirenden Unfallstatistik nicht fehlen dürften. Es ist z. B. nothwendig, genau zu bezeichnen, ob ein Unfall bei einer Strassenbahn mit Pferde- oder Lokomotivbetrieb stattfindet, weil sich hieraus der Schluss ziehen lassen wird, ob jener oder dieser für die Verkehrssicherheit gefährlicher ist oder beide sich diesbezüglich ziemlich gleich stehen. Der Umstand, dass viele Unternehmungen einzelne Linien ihres Netzes mit Pferden und mit Lokomotiven betreiben, erscheint uns gerade geeignet, diese Frage gründlich und gerecht zu entscheiden. Es ist ja bekannt, dass z. B. in Strassburg, in Hamburg und anderen Städten solche Verhältnisse vorliegen, welche bei gewissenhaft verzeichneten statistischen Daten nicht zu Trugschlüssen oder Irrungen führen können.

Die genaue Bezeichnung des Ortes, an welchem ein Unfall stattfand, namentlich eine kurze Charakteristik des Strassenverkehres daselbst, bezüglich seiner Art und Weise, sowie seiner grösseren oder geringeren Lebhaftigkeit, ist zu einer gründlichen Beurtheilung des Vorfalles von nicht unwesentlicher Bedeutung. Es müsste, wenn auch nur mit einigen Schlagwörtern, bezeichnet werden, ob derselbe sich in einer engen oder breiten Strasse oder auf einem grösseren Platze oder auf „freiem Felde" ereignete, ob das Verkehrsleben daselbst lebhaft oder still, ob der betreffende Ort von einer geschäftig hin und her wogenden Menge bevölkert oder das „Rendezvous" von Spaziergängern ist, welche keine Eile haben und mit der Zeit nicht allzu sparsam zu sein brauchen. Auch die Gattung des Fuhrwerkes, das hauptsächlich die Stelle eines Unfalls passirt, dürfte unter Umständen wissenswerth sein. Ebenso ist die Unterscheidung, ob Passagier oder Bahnbediensteter, für gewisse Folgerungen nicht gleichgültig. Bei der Unfallstatistik der Lokomotiveisenbahnen wird hierauf mit Recht Rücksicht genommen. Für die vorliegende Arbeit Hilse's war eine Trennung der Verunglückten in diesem Sinne allerdings ohne Belang, weshalb eine solche auch nicht durchgeführt wurde.

Die Zahl sämmtlicher Fahrgäste, welche auf 49 Deutschen Strassenbahnen in den 4 Jahren von 1882—1885 verletzt wurden, betrug 889, die Zahl der Strassenpassanten 503. Von den ersteren nahmen 19 Fälle, von den letzteren 93 Fälle einen tödtlichen Ausgang. Die Unfälle der Passanten sind also weit mehr, als jene der Passagiere, schwerer Natur. Es findet dieser Umstand in der Art derselben, über welche weitere Tabellen des Hilse'schen Werkes Aufschluss geben, seine Begründung. Beim Absteigen verunglückten 533, beim Aufsteigen 142 und durch Fallen vom Wagen 113 Passagiere. Bei Zusammenstössen mit anderen Wagen wurden 116 Personen verletzt, von denen die Mehrzahl ebenfalls noch zu Fahrgästen der Strassenbahnen zu zählen sein wird. In die Pferde der Strassenbahnwagen liefen 533 Personen, während bei 68 Verunglückten verschiedenartige Ursachen vorliegen. Das Laufen in die Pferde führt meistens zu äusserst schweren Verletzungen der Passanten; bei Ab- und Aufsteigen der Passagiere sind die Beschädigungen jedoch in der Mehrzahl der Fälle geringfügiger Natur. Interessante Aufschlüsse hierüber liefert Dr. Karl Hilse bezüglich der „Grossen Berliner Pferdebahn". Von 324 Passagieren, welche

im Jahre 1885 bei derselben infolge voreiligen oder unvorsichtigen Absteigens vom Wagen verunglückten, blieben 234 Personen unverletzt; die grösste Zahl der Verletzungen, nämlich 24, kam am Hinterkopfe vor — ein Beweis, wie ungeschickt und unbeholfen, allen Regeln zuwider, die Betreffenden von dem in Bewegung befindlichen Wagen absprangen. Es liegt in einem solchen Falle wohl fast ausnahmslos eigenes Verschulden zu Grunde — die Gefahr für die Passagiere liesse sich jedoch wesentlich vermindern, wenn der Zugang zum Wagenperron von rückwärts und nicht von den Seiten erfolgte. (?) Es wird hierdurch auch die Gefahr für absteigende Passagiere, von vorüberfahrenden Wagen verletzt zu werden, in hohem Grade verringert, weil dieselben sich gleichsam in den Schutz des Pferdebahnwagens stellen können, welchen sie eben verlassen haben. Bei der obgenannten Strassenbahn zeigte sich auch, dass das Zusteigen am Vorderperron weit gefährlicher ist, als das Absteigen von demselben.

Die absolute Zahl der Verunglückten, welche ich oben angeführt habe, liefert schon an und für sich den Beweis, dass die Betriebssicherheit auf den Strassenbahnen eine viel grössere ist, als man gewöhnlich anzunehmen pflegt. Es wird dies noch deutlicher, wenn wir gewisse Verhältnisse ins Auge fassen, welche uns diese absolute Zahl erst im rechten Lichte erscheinen lassen. Ein solches Verhältniss ist die Zahl der beförderten Personen, auf welche ein verletzter Passagier entfällt; diese Zahl berechnet sich nach Hilse's Tabellen zu 832 916. Nicht minder günstig stellt sich das Verhältniss der Passanten zu den Nutzkilometern, welche auf sämmtlichen Strassenbahnen zurückgelegt wurden. Dr. Hilse zeigt in einer grösseren Tabelle, auf wieviel Fahrten der einzelnen Bahnen je ein verletzter Passant entfällt. Nun aber sind diese Fahrten doch von sehr verschiedener Länge und gerade die Länge der Fahrt ist dort, wo der Strassenverkehr in Betracht kommt, nicht ohne Einfluss, weshalb uns der Bezug auf die Nutzkilometer, wie er auch bei den Lokomotiveisenbahnen genommen wird, richtiger erscheint. Es ergibt sich nun, dass ein verletzter Passant erst auf 345 678 Nutzkilometer entfällt. Von den Unfällen der Passanten wurde aber ebenfalls ein nicht geringer Theil durch das eigene Verschulden derselben herbeigeführt. Das ist eine Thatsache, welche sich an der Hand der Hilse'schen Tabelle unwiderleglich beweisen lässt. Diese Tabellen zeigen nämlich, in wie viel Fällen Entschädigungen von den Unternehmungen geleistet werden mussten, in wie viel Fällen den letzteren also eine Schuld an dem Unglücke beizumessen war. Freilich ist hier noch zu berücksichtigen, dass zufolge der Praxis der reichsgerichtlichen Rechtsprechung die Unternehmung stets haftpflichtig ist, wenn nicht ausschliesslich eigenes Verschulden des Verletzten vorliegt, mithin auch z. B. bei Verunglückung eines Kindes unter sieben Jahren, welchem keinerlei Handlung als Schuld angerechnet werden kann.

Wenn wir also nun den Tabellen Hilse's entnehmen, dass von den 889 Passagieren, welche in den Jahren 1882 bis 1885 verletzt wurden, nur an 109 Verletzte und von 503 verunglückten Passanten nur an 144 derselben Entschädigungen gezahlt wurden, so müssen wir zugeben, dass einerseits die Sicherheit der Strassenbahn-Passagiere gegen Gefährdung ihrer Gesundheit und ihres Lebens zu keinem Bedenken Veranlassung gibt und andererseits die Furcht vor der Einführung der Strassenbahnen in das Innere der Städte und in die belebten und verkehrsreicheren Strassen derselben ganz unbegründet ist.

Auf Grund der Haftpflicht sind übrigens nur 125 Fälle mit 47 641,92 *M.* und mit 10 Jahresrenten im Werthe von 36 700 *M.* zu entschädigen gewesen. In den übrigen Fällen — 128 an Zahl — wurden Beiträge von zusammen 40 483,33 *M.* und 5 Jahresrenten mit 2 373 *M.* aus Billigkeitsgründen ohne rechtsverbindlichen Grund gewährt. 18 Unternehmungen haben aus ihren Betriebseinnahmen Ersatz geleistet, 40 Unternehmungen haben jedoch die Versicherung bei „Privat-Unfallsversicherungsgesellschaften" vorgezogen. Diese letzteren haben dabei keinen Schaden erlitten, im Gegentheil mitunter ganz erheblichen Gewinn erreicht. Dennoch werden von ihnen bei Ablauf der Verträge stets wesentlich höhere Prämien beansprucht, so dass von den Strassenbahnunternehmungen auf Abhilfe gesonnen wird. Den geeigneten Weg hierfür zu finden, ist bei der grossen Verschiedenartigkeit der einschlagenden Verhältnisse sehr schwierig.

Wir wollen dem Verfasser auf das rein volkswirthschaftliche Gebiet von mehr speziellem Interesse nicht weiter folgen; es war nur unsere Absicht, darauf hinzuweisen, wie die werthvolle Arbeit des Herrn Dr. Hilse nach vielfachen Seiten hin Anregungen gibt und interessante Untersuchungen und Studien gestattet, welche bei dem Mangel einer offiziellen Statistik über die Betriebsunfälle auf Strassenbahnen derzeit sonst unmöglich wären.

Alfred Birk.

Die Sekundärbahnen des Königreichs Sachsen.

(Fortsetzung aus No. 85 S. 901 fg.)

4. Güterwagen.

Die bedeckten Güterwagen mit zwei Lenkachsen haben eine Gesammtlänge von 6,48 m und 3,8 m Radstand. Der Kasten ist 5,8 m lang, hat 9,0 qm Bodenfläche und 15,72 cbm Fassungsraum. Die Thüren befinden sich in der Mitte der Längsseite. Die Wagen haben 5 000 kg Tragfähigkeit und wiegen mit Bremse 2 600 kg, ohne Bremse 2 275 kg.

Ausserdem ist noch eine ältere Konstruktion dieser Wagen mit gleicher Tragfähigkeit in Verwendung; diese besitzen nur eine Gesammtlänge von 4,78 m, 2,7 m Radstand, 4,05 m Kastenlänge, 6,4 qm Bodenfläche, 11,17 cbm Fassungsraum und 2 100 kg bezw. 1 925 kg Eigengewicht, je nachdem die Wagen mit Bremsvorrichtung versehen sind oder nicht.

Die mit zwei Lenkachsen versehenen offenen Güterwagen haben dieselbe Gesammtlänge und denselben Radstand wie die an erster Stelle beschriebenen bedeckten Güterwagen, die Bodenfläche beträgt 9,3 qm, die Höhe der Bords 0,75 m, der kubische Inhalt 6,94 cbm. Die Wagen haben 5 000 kg Tragfähigkeit und ein Eigengewicht von 2 375 kg einschliesslich der Bremse. Die Seitenthüren haben die Form von Klappen mit oben liegenden Charnieren und unten angebrachtem Verschluss; der Verschluss erfolgt durch das Anlegen zweier Knaggen, die an einer durch einen Handhebel zu bewegenden Welle angebracht sind. Die Thüren können sowohl aufgeklappt als auch ganz ausgehoben werden.

Die offenen Wagen werden auch zum Viehtransport benutzt; zu diesem Zwecke werden die Bordwände durch Aufsatzbords um etwa das Doppelte erhöht. Bei ihrer Verwendung zu Kalktransporten werden diese Wagen mit abhebbaren Klappdeckeln versehen.

Die Wagen zum Langholztransport sind mit Lenkschemel versehen, haben zwei steife Achsen in 1,5 oder 1,2 m Abstand, 5 000 kg Tragfähigkeit und 1 200 kg Eigengewicht.

Die Düngertransportwagen haben zwei Lenkachsen und besitzen in dem kesselartigen Behälter einen Raum für 5 000 kg flüssiger Düngstoffe. Die Wagenlänge beträgt 4,78 m, der Radstand 2,70 m und das Eigengewicht 3 025 kg. Von solchen Wagen sind zur Zeit nur zwei Stück vorhanden, die auf der Linie Klotzsche-Königsbrück verwendet werden. Die umsetzbaren Kessel dieser Wagen werden mittelst des auf der Station Klotzsche vorhandenen Hebekrahnes zu je zweien auf die normalspurigen Wagen verladen und sodann auf der Hauptbahn weiterbefördert.

Dieser Hebekrahn dient auch zur Ueberladung von abnehmbaren Wagenkästen, welche nach Form und Grösse den gewöhnlichen bedeckten und offenen Wagenkästen der normalspurigen Wagen gleichen und für die Beförderung solcher Güter, die — wie z. B. Topfwaaren, welche das Umladen nicht gut vertragen — im Uebergangsverkehre nach und von der Normalbahn verwendet werden. Die Umsetzung dieser Wagenkästen erfolgt dergestalt, dass der Kasten von seinen Drehgestellen, mit welchen er durch je einen Zapfen verbunden, mittelst der Laufwinden seitwärts nach einem Parallelgleis verschoben und auf die dort stehenden Auswechselungs-Drehgestelle heruntergelassen wird.

Als Unterwagen zum Transport der Wagenkästen auf Normalspurbahnen dienen ältere zweiachsige Untergestelle; dieselben sind so eingerichtet, dass je zwei davon einen Setzkasten tragen. Für die schmalspurige Bahn wurden Untergestelle mit steifen Achsen, nur einseitiger Buffervorrichtung, je 1,2 m Radstand, 5 000 kg Tragfähigkeit und einem Eigengewicht von 980 kg hergestellt.

Ein umsetzbarer bedeckter Wagenkasten hat 4 000 kg Eigengewicht, 21,0 qm Bodenfläche und 40,37 cbm Fassungsraum.

Ein Setzkasten nach Form der offenen Wagen wiegt 2 900 kg, hat 20,74 qm Bodenfläche und 12,34 cbm Fassungsraum.

Eine anderweite Lösung der Frage, die Umladung der Güter beim Uebergange von der normalspurigen auf die schmalspurige Bahn oder umgekehrt zu vermeiden, ist durch Verwendung der Langbein'schen Transporteure oder Rollschemel erreicht worden. Diese Rollschemel gestatten, die Hauptbahnwagen mit ihren Achsen und Rädern auf schmalspurigen Gleisen zu transportiren.

Ein solcher Rollschemel besteht für sich aus einem kleinen zweiachsigen Wagen mit einem kreuzförmigen, die Achslager enthaltenden Gestelle. In der Mitte des letzteren ist ein kräftiger Bolzen (Königszapfen) angebracht, auf dem eine Traverse drehbar aufgehängt ist. Durch diese Verbindung der Traverse mit dem eigentlichen Unterwagen sind beide zu einander derart drehbar, dass, wenn jede Achse eines zu transportirenden Hauptbahnwagens fest mit der Traverse eines Rollschemels verbunden ist, die Achsen des letzteren sich beim Durchfahren von Kurven leicht einstellen. Da für jede Achse eines Hauptbahnwagens ein derartig konstruirter Rollschemel verwandt wird, so kommt der Radstand des ersteren selbst überhaupt nicht in Frage.

Die Vorbereitungen zum Transport eines Wagens bestehen in folgendem:

Auf der Anschlussstation befinden sich zwei stumpfe Gleise, das eine normal-, das andere schmalspurig, welche von entgegengesetzter Seite mit ihren geraden Enden auf etwa 12 m Länge in einander greifen. Die Schienen des normalspurigen Gleises liegen gegenüber den Enden des schmalspurigen Gleises 150 mm höher als diese, neigen sich allmählich zu dem Niveau des Schmalspurgleises herab und haben da, wo die Spurkränze der normalspurigen Fahrzeuge die Traverse des Rollschemels erreichen, eine kleine Vertiefung; in dieser bleiben die Räder eines langsam übergeschobenen Wagens ruhen. Der Rollschemel wird bis an diese Vertiefung unter die betreffende Achse geschoben, die Traverse mit der letzteren durch die oben erwähnten Gabeln verbunden und sodann der Wagen mit dem Rollschemel verschoben, wodurch sich die Achse fest auf die Traverse lagert. Eine solidere Verbindung beider wird alsdann noch durch Haken und Klemmschrauben, die einerseits an der Traverse befestigt sind, andererseits den Reifen fassen, hergestellt.

In gleicher Weise wird sodann die zweite Achse des zu transportirenden Wagens mit einem anderen Rollschemel fest verbunden. Der nun vollständig auf den Rollschemeln ruhende Hauptbahnwagen kann vermöge der grossen Beweglichkeit der Rollschemel-Achsen auch die kleinsten Kurven mit Leichtigkeit durchfahren. Beim Einstellen eines so ausgerüsteten Wagens in einen Zug geschieht die Kuppelung mit vorhergehenden bezw. nachfolgenden Schmalspurwagen durch eine Kuppelstange, welche einerseits mit ihrem gabelförmigen Ende an der Achse des Normalwagens festgeschraubt, am anderen Ende dagegen in gewöhnlicher Weise mit dem Buffer des schmalspurigen Wagens durch Bolzen verbunden wird. Geringes todtes Gewicht, leichte Beweglichkeit in den Kurven und möglichst tiefe Stellung des Hauptbahnwagen zur Schmalspurbahn, durch welche letztere eine verhältnissmässig grosse Stabilität erzielt wird, sind Vorzüge dieser Rollschemel gegenüber anderen ähnlichen Einrichtungen. Dieselben erscheinen auch für schmalspurige Zweiggleise von Normalbahnen nach Fabriken sehr nutzbringend.

Zum Zwecke der Umladung von Wagenladungsgütern aus den Normal- in die Schmalspurwagen und umgekehrt sind auf den Anschlussstationen die für die Ueberladung bestimmten Gleise der Schmalspurbahn so nahe an die Normalgleise und zwar in paralleler Richtung mit diesen herangerückt worden, dass die Güter mit der Hand, bezw. mit der Schaufel von Wagen zu Wagen gereicht werden können. Diese Ueberladegleise sind zum Theil überdeckt. Ausserdem sind zur Verladung von Schmalspurfahrzeugen auf Transportmittel der Normalbahn — zum Zwecke ihrer Versendung an die Centralwerkstätte u. s. w. — Auffahrtsrampen gebaut worden, die mit schmalspurigen Gleisen belegt sind. Die Höhe dieser Rampen an der Stirnseite entspricht der Bodenhöhe der Normalbahnwagen. Die Ueberleitung von der Rampe auf die Lowrys der Hauptbahn wird durch abnehmbare Schienenstücke vermittelt.

Die Umladung der Stückgüter erfolgt in den Güterhallen, in welche je ein schmalspuriger Schienenstrang von entsprechender Länge eingeführt worden ist.

b) für normalspurige Sekundärbahnen.

Für die normalspurigen Sekundärbahnen sind nur besondere Lokomotiven und Personenwagen beschafft worden.

Zur Beförderung der Güter werden die Wagen von der Hauptbahn mit benutzt.

1. Lokomotiven.

Für die Linien Pirna-Berggiesshübel und Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg sind je 2 Stück Tenderlokomotiven mit 2 gekuppelten, vor der Feuerbüchse liegenden Achsen in Verwendung. Die Lokomotiven wiegen leer 14,25 und 15,30 t; im betriebsfähigen Zustande beträgt das Gesammt-Adhäsionsgewicht 18,76 und 20,10 t. Die schwereren Lokomotiven haben 10 mm stärkere Achsen (140 mm stark) und werden auf der Linie Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg verwendet. Im übrigen weicht die Konstruktion der Lokomotiven nicht von einander ab. Der äussere Radstand beträgt 2 m, der Treibraddurchmesser 810 mm. Die horizontalen Cylinder liegen aussen, haben einen Durchmesser von 260 mm und einen Kolbenhub von 400 mm. Die Rostfläche ist 0,58 qm, die Heizfläche 35,69 qm gross und zwar 3,20 qm im Feuerkasten und 32,49 qm in den 110 Rohren von 40 mm inneren und 45 mm äusseren Durchmesser. Der zulässig höchste Dampfüberdruck im Kessel ist auf 12 kg pro Quadratcentimeter normirt. Zu beiden Seiten des Kessels befinden sich die Wasser- und Kohlenbehälter, erstere von 2,15 cbm, letztere von 1,10 cbm Fassungsraum.

Die Lokomotiven sind mit Dampfläutewerk, Dampfrohr mit normaler Kuppelung zur direkten Wasserhebung und Wurfhebelbremse, welche mit 4 Klötzen auf die Hinter- (Treib-) Räder wirkt, versehen.

Die Anschaffungskosten betrugen 17 500 und 20 304 ℳ.

2. Personenwagen.

Die Personenwagen der normalspurigen Sekundärbahnen sind nach dem Interkommunikations-System erbaut und mit Plattformen an den Stirnseiten versehen. Der Wagenkasten hat eine Gesammtbreite von 3,1 m und auf der Decke in der ganzen Wagenlänge einen Aufbau mit seitlich angebrachten, drehbaren Fenstern.

Die grösseren Seitenfenster können — ebenso wie in den Schmalspur-Personenwagen — nur bis zur Hälfte geöffnet werden.

Die Beleuchtung erfolgt durch in die Stirnseiten eingefügte Lampen, während die Heizung in II. Klasse durch Briquettes, in III. Klasse theils durch Briquettes, theils durch Oefen erfolgt.

Die zweiachsigen Wagen haben radial verstellbare Achsen, bei den vierachsigen Wagen sind je 2 Achsen in einem Gestelle vereinigt, welches um einen Zapfen drehbar ist. Sämmtliche Wagen haben Bremsen.

Die an den Stirnseiten der Wagen angebrachten überdeckten Plattformen sind mit bequemen Auftritten versehen und seitlich durch bewegliche Eisenstangen abgeschlossen; sie bieten an jeder Seite für 5 Personen Stehplätze.

Die Wagen III. Klasse besitzen an den Langseiten angebrachte Sitzreihen und ausserdem noch eine doppelseitige, in der Längsachse des Wagens aufgestellte Sitzbank.

In der Abtheilung für II. Klasse, welche durch eine Scheidewand von der III. Klasse getrennt, ist einfache Kissenpolsterung für die Sitze und Rohrgeflecht für die Rücklehnen verwendet.

Die innere Eintheilung der Personenwagen ist verschieden. Die zweiachsigen Wagen mit Oberkasten von 7,645 m Länge und 4,7 oder 5,5 m Radstand enthalten entweder 10 Sitzplätze II. Klasse, 46 Sitzplätze III. Klasse und 10 Stehplätze, zusammen also 66 Plätze, oder 60 Sitzplätze III. Klasse und 10 Stehplätze, zusammen also 70 Plätze.

Das Eigengewicht eines Personenwagens II. und III. Klasse beträgt 5 650 kg und eines Personenwagens III. Klasse nur 5 400 kg.

Bei den vierachsigen Wagen mit einer Kastenlänge von 9,17 m beträgt der Radstand der Drehgestelle 1,3 m, die Drehzapfenentfernung 6,0 m und das Wagengewicht 7 650 kg. Diese Wagen haben 10 Sitzplätze II. Klasse, 34 Sitzplätze III. Klasse, 5 Stehplätze auf jeder Plattform und zwischen den Abtheilungen für II. und III. Klasse einen Gepäckraum, welcher auch zur Postbeförderung benutzt wird.

Ausserdem ist auf der Linie Pirna-Berggiesshübel ein lediglich für den Sommerverkehr dienender zweiachsiger Aussichtswagen in Verwendung. Derselbe hat einen Oberkasten von 9,6 m Länge und nur 2,75 m Breite, ohne Oberlichtaufbau, ist auf beiden Seiten in Fensterhöhe offen und nur mit Gardinen versehen, hat 6,0 m Radstand und ein Wagengewicht von 6 250 kg. Dieser Wagen bietet 36 Plätze II. Klasse im Innern und 5 Stehplätze auf jeder Plattform. Die ungepolsterten Sitze sind an beiden Langseiten in Gruppen von je 4 Plätzen angeordnet, während in der Mitte ein Gang frei bleibt. Die beweglichen Rücklehnen gestatten den Reisenden, sich nach Belieben entweder vor- oder rückwärts zur Fahrtrichtung zu setzen.

(Fortsetzung folgt.)

Aus dem Deutschen Reich.

Zur Verstaatlichung Preussischer Privatbahnen.

Die erste Generalversammlung, welche über das Angebot der Regierung betreffs Ankaufs der Bahn zu entscheiden hatte, die der Aktionäre der Aachen-Jülicher Eisenbahn, ist zwar resultatlos verlaufen, da die zur gültigen Beschlussfassung statutenmässig erforderliche Vertretung von ¾ des Grundkapitals nicht anwesend war, weshalb eine weitere ausserordentliche Generalversammlung auf den 29. November anberaumt wurde, sie war aber insofern doch von Bedeutung, als der Regierungskommissar, Geh. Regierungsrath Bensen, über die Tragweite der Verstaatlichungspropositionen folgende Erklärung abgab.

„Die Königliche Staatsregierung erachtet die Annahme jedes Amendements, welches eine Erhöhung der Staatsofferte bezweckt, einer Ablehnung des Vertragsentwurfs gleich, und würde in diesem Falle sowohl, wie bei einem lediglich ablehnenden Votum der Generalversammlung etwaige spätere Anträge der Gesellschaftsvertretung auf Wiederaufnahme der Verstaatlichungsverhandlungen — wenn auch auf der Grundlage des gegenwärtigen Staatsangebots — ihrerseits ablehnen."

Mit Bezug darauf wurde in der „Nordd. Allg. Ztg." folgende, durch den Druck als hochoffiziös gekennzeichnete Mittheilung veröffentlicht:

Wir glauben gut unterrichtet zu sein, wenn wir diese entschiedene und deutliche Erklärung als auch auf die übrigen Bahnen gleiche Anwendung findend erachten, denen neuerdings Verstaatlichungsangebote gemacht sind und deren Generalversammlungen in den nächsten Wochen bevorstehen. Die Aktionäre der vorgedachten Bahnen werden gut thun, die obige Erklärung sehr ernst zu nehmen; sie werden insbesondere nicht zu erwarten haben, dass die Regierung, wie in vereinzelten früheren Fällen vorgekommen, nach Ablehnung der Verstaatlichungsangebote durch die Generalversammlungen doch mit den Gesellschaften in neue Verhandlungen sich einzulassen geneigt sein wird. Die Verhältnisse lagen damals eben anders als heute.

Auch in der am 30. Oktober abgehaltenen Generalversammlung der Angermünde-Schwedter Eisenbahn gab der Kommissar der Staatsregierung, Geh. Regierungsrath Bensen, die Erklärung ab, dass die Staatsregierung jedes auf eine Erhöhung des Staatsangebots hinzielende Amendement als einer Ablehnung ihrer Offerte gleichkommend betrachten und diesenfalls die Wiederaufnahme der Verhandlungen selbst im Rahmen der gegenwärtigen Offerte zurückweisen würde, worauf die Staatsofferte einstimmig von den abstimmenden Aktionären (es waren im ganzen 637 Aktien vertreten) genehmigt wurde.

Inzwischen ist die ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft auf den 25. d. Mts. anberaumt. Auf der Tagesordnung steht als erster Gegenstand: Beschlussfassung über den von der Königlichen Staatsregierung angebotenen Vertrag, betreffend den Uebergang des Oberlausitzer Eisenbahnunternehmens auf den Staat. Gleichzeitig werden die Besitzer von Stamm-Prioritätsaktien der Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft zu einer an demselben Tage, Nachmittags 3½ Uhr, abzuhaltenden besonderen Generalversammlung eingeladen, deren Tagesordnung lautet: Beschlussfassung über Zustimmung zu der in der gemeinschaftlichen Generalversammlung beschlossenen Uebertragung des Oberlausitzer Eisenbahnunternehmens auf den Staat.

An weiteren Berichten der Verwaltungsbehörden, betreffend die Offerten der Staatsregierung, liegen nunmehr vor zunächst der Bericht des Verwaltungsrathes und der Direktion der Ostpreussischen Südbahn. Derselbe erachtet die Offerte der Regierung weder für die Stamm-Prioritätsaktien noch für die Stammaktien den Erträgnissen der verflossenen Jahre entsprechend. Die Stamm-Prioritätsaktien hätten seit der Eröffnung der Bahn volle 5 pCt. für das Jahr erhalten und es erschiene somit der Anspruch begründet, dass dieselben mit einer gleich hohen Rente abgefunden würden (während das Angebot der Regierung nur einer Rente von 4¼ pCt. entspricht). Im fünfjährigen Durchschnitt seien über die Verzinsung der Stamm-Prioritätsaktien hinaus 4,31 pCt. verdient worden (während das Angebot der Regierung nur für die Stammaktien 2¼ pCt. ergibt). Es wird der Hoffnung Ausdruck gegeben, dass, wenn auch das gegenwärtige Jahr keine Dividende für die Stammaktien und für die Stamm-Prioritätsaktien nicht volle 5 pCt. gewähren wird, die nächsten Jahre wieder starken Verkehr und hohe Dividenden erbringen könnten. Die Bahn sei ferner gut ausgerüstet, gut unterhalten und reichlich mit Betriebsmitteln versehen. Der Staat sei in der Lage durch Umtausch der 4½ pCt. Prioritätsobligationen in 3½ pCt. Konsols den Ausgabeetat der Bahn um jährlich 333 000 ℳ. zu entlasten und übernehme endlich einen Erneuerungsfonds, welcher am Schlusse des Jahres 1885 3 764 946 ℳ. betrug. Andererseits halten sich die Verwaltungsorgane für verpflichtet, die gegenwärtige Verkehrslage und die Aussichten der Bahn für die Zukunft darzulegen. Der Binnenverkehr der Bahn sei nicht in der Lage für die Stammaktien eine Dividende abzuwerfen, sondern der Erfolg hänge hauptsächlich von dem Russischen Verkehre ab.

Die Einnahmen aus dem letzteren haben sich stets auf mehr als 50 pCt., im Jahre 1885 sogar auf 62 pCt. der Gesammteinnahmen aus dem Güterverkehr belaufen. Diesem Verkehre drohen nun aus den neuesten Massnahmen der Russischen Wirthschafts- und Tarifpolitik erhöhte Gefahren. Zunächst ist durch die Einsetzung des Russischen Eisenbahnrathes der Tarifbildung ein grosses Hemmniss bereitet. Ferner wird auf Russischer Seite mehr und mehr der Grundsatz durchgeführt, die Russischen Produkte nach Möglichkeit über Russische Häfen zu exportiren und den Russischen Import durch Eingangszölle zu beschränken. Einzelne Verkehrsrelationen stehen in Gefahr, gänzlich beseitigt zu werden. Durch Tarifermässigungen werden auch die Erträgnisse des Binnenverkehrs mehr und mehr vermindert. Sodann beeinträchtigen die zunehmenden Konkurrenzen der nachbarlichen Staatsbahn gleichfalls die Einnahmen und lassen erhöhte Ausfälle besorgen und endlich fällt auch die zeitige Verkehrslage mit ihren ungünstigen Ergebnissen nicht unwesentlich ins Gewicht. Die diesjährige Ernte ist in einem wichtigen Theile des Verkehrsgebietes mangelhaft ausgefallen und bietet deshalb auch für die erste Hälfte des Jahres 1887 nicht die Aussicht auf einen lebhaften Verkehr. So lange überhaupt das gegenwärtige ungünstige Verhältniss der Königsberger und Odessaer Seefrachten nach dem westlichen Europa fortbesteht, sind grössere Zufuhren für Königsberg nicht zu erwarten. Es kommt hinzu, dass auch im Falle der Verringerung des Verkehrs die Ausgaben nicht wesentlich eingeschränkt werden können. Der Russische Verkehr kommt stossweise und fällt mit grossen Massen auf kurze Zeitabschnitte, so dass man stets gerüstet sein muss, plötzliche grosse Zufuhren zu bewältigen. Dies sind die Verhältnisse, welche einer Beurtheilung der Staatsofferte lediglich nach den Resultaten der Vorjahre entgegenstehen. Ob dieselben von Dauer bleiben und deshalb das Erträgniss der Bahn nachhaltig beeinträchtigen werden, entziehe sich der Beurtheilung der Verwaltung.

Der Bericht der Direktion und des Aufsichtsrathes der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn sucht nachzuweisen, dass das Angebot der Regierung hinter den bisherigen Erträgnissen der Bahn erheblich zurückbleibt. Ein Antrag auf Erhöhung des Kaufpreises sei, nachdem die Kommissarien der Regierung erklärt hatten, dass die Werthschätzung des Unternehmens unter sorgfältigster Erwägung aller in Betracht kommenden Verhältnisse stattgefunden habe, seitens der betheiligten Minister abgelehnt worden. Von den Konkurrenzverhältnissen der Russischen Hafenplätze gegen die Deutschen Ostseeplätze wird eine Aufbesserung der Einnahmeantheile der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn nicht erwartet, auch sei eine Reduktion der Ausgaben nicht vorauszusetzen. Aber auch dem Ertrage des letzten Jahres gegenüber erscheint das Angebot so gering, dass nur die Annahme übrig bleibt, die Staatsregierung habe sich bei Bemessung des Preises nicht allein von der gegenwärtigen Erwerbslage der Bahn, sondern auch von dem Umstande leiten lassen, dass sie mittelst im Bau befindlicher und theilweise bald zu eröffnender Staatsbahnlinien einen nicht unwesentlichen Theil desjenigen Verkehrs, welcher bisher über die Marienburg-Mlawkaer Linie gegangen, demnächst auf ihre Staatsbahnroute überzuleiten in der Lage sei. Inwieweit das gelingen wird, sei nicht vorherzusehen. Der Bericht theilt mit, dass die Bahnverwaltung mit den betheiligten Russischen Bahnen unter der Voraussetzung der Betheiligung der Staatsbahnverwaltung eine Vereinbarung getroffen habe, welche die Aufrechthaltung des Verkehrs zwischen Russland und Danzig über die Marienburger Bahn bezweckt. Es sei aber schon jetzt der Befürchtung Raum zu geben, dass auf die Dauer dieser Verkehr der Bahn nicht erhalten bleiben werde und dass grössere Einnahmeausfälle nicht zu vermeiden sein würden. Ein grösserer Verkehr für die Bahn wird nur durch den Ausbau der Linie von Lublin (Chelm) bis zur Oesterreichischen Grenze in der Richtung auf Lemberg erhofft, gleichzeitig aber konstatirt, dass, obwohl der Ausbau der Linie der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn in der Richtung auf Lublin bis zur Polnischen Grenze bereits im Gange ist, die Konzession zum Weiterbau dieser Bahn bis zum Anschlusse an die Russische Weichselbahn seitens der Russischen Regierung, trotz jahrelanger Bemühungen der betheiligten Kreise, noch nicht ertheilt ist. Die Fonds der Gesellschaft schliessen nach der Bilanz für das Jahr 1885 mit einem Bestande von zusammen 735 548 ℳ. ab, ausserdem verfügte die Gesellschaft noch über einen von dem ursprünglichen Baukapital disponiblen Betrag von 171 102 ℳ., welcher im laufenden Jahr mit 15 000 ℳ. in Anspruch genommen wird. Die Entscheidung über die Annahme oder Ablehnung der Offerte der Regierung wird nach dem Berichte nicht sowohl von dem Ergebniss der bisherigen Verwaltung des Unternehmens als

von den Ansichten beherrscht werden, welche man sich von der zukünftigen Entwickelung desselben bildet.

Nach dem Bericht des Aufsichtsrathes und der Direktion der Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft beziffert sich das verausgabte Anlagekapital auf 13 190 000 *M.* und die Fonds der Gesellschaft betragen 579 347 *M.* Die Regierung offerirt in 3½ pCt. Konsols für die Stammaktie $107^{1}/_{7}$ *M.* und für die Stamm-Prioritätsaktie $321^{3}/_{7}$ *M.* Dem gegenüber wird darauf verwiesen, dass im Durchschnitt pro Betriebsjahr 5,13 pCt. des Stamm-Prioritätskapitals zur Vertheilung gelangt sind. In dem Bericht heisst es sodann weiter: „Der seit dem Vorjahr eingetretene Rückgang in der Rentabilität des Unternehmens ist nur zum Theil der Staatsbahnkonkurrenz zuzuschreiben. In der Hauptsache aber resultiren die Mindereinnahmen aus dem Rückgange der Zuckerindustrie und des Rübenbaues. Für die diesjährige Kampagne steht dagegen schon fest, dass die an der Bahn gelegenen 5 Zuckerfabriken ein erheblich grösseres Rübenquantum als im vergangenen Jahre verarbeiten werden.“ Des weiteren wird der Hoffnung Ausdruck gegeben, dass auf die Dauer die Weigerung des Finanzministers zur Genehmigung der Konvertirung der 4½ pCt. Prioritäten schwerlich aufrecht erhalten werden kann. Für den Fall ist eine Zinsersparniss von 12 000 *M.* in Aussicht zu nehmen. Danach dürfte unter normalen Verhältnissen die Periode des Rückganges der Rentabilität des Unternehmens mit diesem Jahre ihre Endschaft erreicht haben. Zugestanden wird aber, dass die Staatsbahnverwaltung, wenn sie die Konkurrenz verschärft, nicht nur jede Besserung der Rentabilität des Unternehmens zu verhindern, sondern auch die jetzigen Einnahmen noch ungünstiger zu gestalten in der Lage sei. Wenn auch mit Recht behauptet werde, dass das Anerbieten der Staatsregierung, nach welchem die Inhaber der Stamm-Prioritätsaktien nur eine Rente von 3,75 pCt. erhalten sollen, während sie in den letzten sieben Jahren durchschnittlich 4,81 pCt. Dividende bezogen haben, zu gering und nicht annehmbar erscheine, und der Anspruch für berechtigt gehalten wird, wonach die Inhaber der abgestempelten Stammaktien mindestens durch Gewährung einer Prämie berücksichtigt werden müssten, so wird doch nicht die Gefahr unterschätzt, welche unzweifelhaft mit einer Ablehnung der Staatsofferte verbunden ist, und im übrigen das Weitere den Beschlüssen der Generalversammlung überlassen. Das Angebot der Staatsregierung ist unter der Voraussetzung abgegeben, dass es der Gesellschaftsvertretung gelingen würde, die eventuellen Ansprüche der Garanten auf Rückzahlung der für die Stammaktien geleisteten zehnjährigen Garantiezuschüsse gegen eine vergleichsweise zu gewährende und der Genehmigung der Staatsregierung vorbehaltene Entschädigung aus den vorhandenen Beständen des Reserve- und Erneuerungsfonds abzufinden. Es haben infolge Uebernahme der zehnjährigen Zinsgarantie für das Stamm-Aktienkapital der Gesellschaft in Höhe von 3 750 000 *M.* an Zinszuschüssen geleistet:

1.	die Fürstlich Schwarzburg-Sondershausensche Regierung	750 000 *M.*
2.	die Stadt Nordhausen	285 000 „
3.	der Bezirk Sondershausen mit den Städten Sondershausen und Greussen	285 000 „
4.	der Kreis Weissensee	180 000 „
	Summa der Zuschüsse	1 500 000 *M.*

Mit den drei zuerst genannten Garanten ist auf Vorschlag der Königlichen Staatsregierung ein Abkommen dahingehend getroffen, dass ihnen für den Fall der Verstaatlichung der Bahn diejenigen Bestände des Erneuerungs- und Reservefonds antheilig überwiesen werden sollen, welche nach Zahlung der Abfindung für die Direktionsmitglieder etc. aus diesen Fonds übrig bleiben, mit der Massgabe, dass dieser Rest mindestens 15 pCt. der geleisteten Zinsvorschüsse betragen muss. Der Beitritt des Kreises Weissensee zu diesem Abkommen steht noch bevor.

Seitens eines Aktionärs ist ausserdem folgender Antrag gestellt worden: „In Erwägung, dass der Vorstand unserer Bahn 8 675 Stammaktien ohne Genehmigung des Handelsministeriums zu einer zweiten Stammpriorität abgestempelt hat, beantrage ich, infolge der Nichtanerkennung dieser Aktien durch den Herrn Minister, diese interne Angelegenheit wieder rückgängig zu machen. Wir haben von diesen 8 675 Aktien die sechste Aktie abgegeben, um eine zweite Stammpriorität zu erwerben. Der Herr Minister Maybach erkennt die Aktien nicht an, da er nicht um die Erlaubniss zu dem Geschäfte befragt ist. Den Aktionären ist für diese werthvolleren Aktien derselbe Preis geboten, wie für die Stammaktien, so dass sie nicht allein einen sehr geringen Preis erhalten sollen, sondern auch noch den sechsten Theil ihres angelegten Kapitals verlieren. Mein Antrag geht nun dahin, diese sechsten Aktien den rechtmässigen Besitzern zurückzuliefern, die wohl schwerlich von sechs Aktien eine geliefert haben würden, wenn sie gewusst hätten, dass der Herr Minister keine Erlaubniss dazu ertheilt hat. Gleichzeitig beantrage ich, dass, ehe diese Angelegenheit nicht vollständig geregelt ist, keine Abstimmung über die Verstaatlichung stattfinden darf, da besonders den Aktionären der abgestempelten Aktien 1 433 Stimmen fehlen würden.“

Ministerialerlass, betreffend Einführung von Betriebseinrichtungen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat in einem Erlass an die Königlichen Eisenbahndirektionen bestimmt, dass die Einführung wünschenswerther Betriebseinrichtungen von einer vorherigen Aenderung der bestehenden Geschäftsbezirke nicht abhängig gemacht werden soll, da das Staats-Eisenbahnnetz ein erhebliches Ganze bilde und die erforderlichen Einrichtungen daher ohne Rücksicht auf die jeweilige Abgrenzung der einzelnen Verwaltungsbezirke durch Vereinbarung der betheiligten Behörden getroffen werden könne. Sofern besondere Verhältnisse eines Direktionsbezirks zur Durchführung als nothwendig erkannter Massregeln im Interesse der Sicherheit des Betriebes oder der Wirthschaftlichkeit der Verwaltung wünschenswerth erscheinen lassen, so soll sofort unter entsprechender Motivirung an den Minister berichtet werden.

September-Einnahmen.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, im Reichs-Anzeiger veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat September d. J. ergibt für die 62 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 32 411,18 km, nachstehende Daten: Eröffnet wurde: am 15. September die Strecke Trachenberg-Herrnstadt 24,50 km (Königliche Eisenbahndirektion Breslau). Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Monat September d. J. auf 1 km Betriebslänge bei 34 Bahnen mit zusammen 7 294,15 km höher und bei 28 Bahnen mit zusammen 25 117,03 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war in der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende September d. J. auf 1 km Betriebslänge bei 34 Bahnen mit zusammen 25 975,24 km höher und bei 28 Bahnen mit zusammen 6 435,94 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende September d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 76 049 900 *M.* (30 405 000 *M.* Stammaktien, 18 204 900 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 27 440 000 Mark Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 270,21 km, so dass auf je 1 km 281 447 *M.* entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende September d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 591 742 829 *M.* (309 016 550 *M.* Stammaktien, 84 496 150 *M.* Prioritätsstammaktien und 198 230 129 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Kapital bestimmt ist, 3 815,83 km, so dass auf je 1 km 155 076 *M.* entfallen.

Eröffnung der Hafenstation in Frankfurt a/M.

Am 25. v. Mts. ist unter Leitung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. an dem neu eröffneten rechtsmainischen Hafen in Frankfurt a/M. eine Hafenstation eröffnet, welche zunächst lediglich für den Wasserumschlagsverkehr in Wagenladungen dient, soweit derselbe auf den oberhalb der Main-Neckarbrücke gelegenen Gleisen bewältigt werden kann.

Für den Transport auf den Eisenbahngleisen zwischen diesem Hafen einerseits und dem Ostbahnhofe, dem Westbahnhofe der Hessischen Ludwigsbahn, dem neuen Bahnhof der Hessischen Ludwigsbahn (Frankfurt H. L. B.), dem Staatsbahnhofe in Sachsenhausen, dem Nassauischen oder Taunusbahnhof, dem Main-Weser- und Westbahnhofe der Main-Neckar Bahn in Frankfurt a/M. andererseits kommen, im Fall die Güter von diesen Bahnhöfen mit der Eisenbahn weiter versandt werden oder auf denselben mit der Eisenbahn eingegangen sind, die im Beiblatt zu No. 84 dieser Zeitung aufgeführten Ueberfuhrgebühren, sowie die der Stadt Frankfurt a/M. zustehenden und von derselben festgesetzten Werftgleise-Gebühren für Wagenladungen zur Erhebung.

Direktionsbezirk Elberfeld.

Am 1. d. Mts. ist die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Altena unterstellte Bahnstrecke Altenhundem-Saalhausen, Theilstrecke der im Bau begriffenen Linie Altenhundem-Schmallenberg, mit den Stationen Langenei und Saalhausen für den Wagenladungsverkehr und ferner die an der Strecke Ober-Hagen-Lüdenscheid belegene Station Breckerfeld, welche bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäck-, Privatdepeschen-, Eil- und Frachtgutverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet worden.

Für die neue Bahnstrecke haben die Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 und des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands Gültigkeit.

Direktionsbezirk Hannover.

Am 1. d. Mts. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover an der Bahnstrecke Giessen-Frankfurt a/M. der zwischen den Stationen Giessen und Langgöns errichtete Haltepunkt Gr. Linden für den Personenverkehr eröffnet. Gepäckexpedition findet nur in der Richtung nach Gr. Linden statt.

Gransee-Rheinsberg Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Gransee nach Rheinsberg beauftragt worden.

Württembergische und Badische Staatseisenbahnen, Eröffnung der Linie Freudenstadt-Schiltach-Wolfach.

Die Eisenbahn von Freudenstadt nach Schiltach wird, wie uns die Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen mittheilt, am 4. d. Mts. für den allgemeinen Verkehr eröffnet. Dieselbe bildet die Fortsetzung der Eisenbahn von Stuttgart über Eutingen, Hochdorf nach Freudenstadt und schliesst in Schiltach an die gleichzeitig zur Eröffnung kommende Grossherzoglich Badische Staatsbahn Schiltach-Wolfach an. Die neue Bahn ist eingleisig ausgeführt; an derselben liegen die Stationen ab Freudenstadt: Lossburg-Rodt (Bahnhof) 5,73 km, Alpirsbach (Bahnhof) 10,48 km, Schenkenzell (Haltestelle) 4,92 km, Schiltach (Bahnhof) 3,70 km, die Gesammtlänge beträgt demnach 24,83 km. Sämmtliche Stationen sind für den gesammten (Personen-, Leichen-, Gepäck-, Thier-, Fahrzeuge- und Güter-) Verkehr eingerichtet. Der Fahrplan der neu eröffneten Bahnstrecke ist in dem Winterfahrplan der Württembergischen Staatseisenbahnen vom 1. Oktober 1886 enthalten.

Die gleichzeitig zur Eröffnung gelangende 9,66 km lange Bahnstrecke Wolfach-Schiltach der Badischen Staatseisenbahnen wird ebenfalls für den gesammten Verkehr eröffnet. An der neuen Bahnstrecke liegen, wie uns die Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen mittheilt, die Bahnexpedition Schiltach und die Billet-Ausgabestelle mit Güterdienst Halbmeil.

Mit dem gleichen Tage wird auf der Strecke Hausach-Wolfach der Normalbetrieb eingeführt und übernimmt die Königlich Württembergische Verwaltung den Fahrdienst der Strecke Freudenstadt-Hausach.

Güterverkehr mit Dänemark via Neustrelitz-Warnemünde-Gjedser.

Der Deutsch-Nordische Lloyd in Vereinigung mit der Berliner Speditions- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft haben mit der Kopenhagener Stadtpost eine Fracht-, Eil- und Expressgüterversendung via Gjedser-Warnemünde-Rostock nach Berlin und umgekehrt vereinbart. Der Frachtsatz soll pro 100 kg von Kopenhagen nach Berlin nur 5,40 Kronen kosten. Expressgüter werden in 2 Tagen, Eilgüter in 4 Tagen und Frachtgüter in 6 Tagen expedirt. Gegen eine niedrige Gebühr werden die Güter in Berlin und anderen Orten einklarirt und dem Adressaten ins Haus gebracht.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die der Niederländischen Staatseisenbahn-Gesellschaft gehörige, am 1. d. Mts. dem Gesammtverkehr übergebene, 29,375 km lange Strecke Zwaluwe-Walwyk ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion — als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4773 vom 27. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 29. v. Mts.).

No. 4775 vom 27. v. Mts. an die Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend die Ueberweisung eines Streitfalls zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 29. v. Mts.).

No. 4797 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Beigabe von Ursprungsbescheinigungen zu Kartoffelsendungen nach Frankreich (abgesandt am 29. v. Mts.).

Aus Sachsen.

Schienensubmission.

Wie wir bereits in No. 80 S. 852 dieser Zeitung für wahrscheinlich erklärten, sind bei der Submission auf den Schienenbedarf der Sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung die beiden mindestfordernden Deutschen Werke, Krupp in Essen und Königin Marienhütte in Cainsdorf bei Zwickau berücksichtigt worden, jedoch nur, nachdem dieselben ihre Forderungen auf die von der Belgischen Firma John Cockerill in Seraing gemachte Offerte von 119 bezüglich 121,50 ℳ pro Tonne franko Leipzig bezw. Zwickau ermässigt hatten.

Natürlicherweise ist die Firma Cockerill durch diesen Ausgang nicht sonderlich erfreut worden und dem Vernehmen nach hat sie nunmehr Anspruch darauf erhoben, dass ihr wenigstens ein Theil der Schienenlieferung pro 1887 übertragen werde. Wenn man erwägt, dass es lediglich der Konkurrenz dieser Firma zu danken war, wenn die Sächsische Staatseisenbahn-Verwaltung ganz wesentlich, d. i. um ca. 12—13 ℳ pro Tonne niedrigere Sätze von den bekanntlich zu einer Preiskoalition vereinigten Deutschen Werken erlangte, so wird man die Zuwendung einer Lieferung an die konkurrirende Firma nur billig finden müssen. Ueberdem würde die Staatseisenbahn-Verwaltung bei gänzlicher Ausschliessung der Belgischen Lieferantin für die Zukunft dieselbe von weiterer Konkurrenz abschrecken und sich dann wehrlos den vielleicht unangemessen zu steigernden Ansprüchen der Deutschen Werke gegenüber sehen.

Aenderung der Taxe für Portiers.

Während bisher die Portiers der Sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung berechtigt waren, für jedes ihnen zur Aufbewahrung anvertraute Gepäckstück 10 ₰ für je angefangene 12 Stunden zu erheben, ist neuerdings diese Gebühr auf 10 ₰ für je angefangene 24 Stunden ermässigt worden. Der Gewinn, welchen die Portiers aus dem Aufbewahren von Gepäckstücken in den ihnen dazu überlassenen, der Eisenbahn-Verwaltung gehörigen Räume beziehen, ist in Anbetracht der geringen Mühe und des sehr geringen Risikos noch immer ein recht erheblicher, zumal auf den grösseren Stationen. Vielleicht wird man daher über kurz oder lang doch darauf zukommen, nach dem Vorgang anderer Bahnen die Aufbewahrung des Handgepäcks unter Haftung der Verwaltung für dasselbe in eigene Regie zu übernehmen.

Uebrigens ist in Aussicht genommen, als Contremarken auf den grösseren Stationen statt der bisherigen Blechmarken Garantiescheine einzuführen, auf welchen vor allem die Stückzahl der übergebenen Stücke und das Datum der Uebergabe vermerkt wird und auch die Taxe angegeben ist.

Aus Mecklenburg.

Das Eisenbahnprojekt Güstrow-Plaatz und Plau-Neustadt a. D.

Vom Bürgerausschuss der Stadt Güstrow sind zum Bahnbau von Güstrow-Plaatz behufs Anschlusses an die Lloydbahn 150 000 ℳ als Aktienkapital — an Stelle der geforderten Aktienübernahme von 190 000 ℳ durch die Stadt — bewilligt worden. Es steht jedoch eine neue Magistratsvorlage auf Nachbewilligung der noch fehlenden 40 000 ℳ in Aussicht und ist begründete Hoffnung vorhanden, dass die Majorität des Bürgerausschusses für Bewilligung dieser fehlenden Summe stimmt. Wie uns nachträglich soeben mitgetheilt wird, ist diese avisirte Vorlage des Magistrats angenommen. Die Verwirklichung des Projekts ist somit gesichert. Wie oben schon angedeutet, soll die Bahn eine Verbindung zwischen Güstrow (Ausgangspunkt der Güstrow-Plauer Eisenbahn) und Plaatz (Station der Lloydbahn) herstellen, deren Länge 14 km betragen wird.

Von diesen 14 km entfallen 4 km auf den alten Bahnkörper der Güstrow-Plauer Bahn und 10 km sind neu herzustellen. Die Kosten der letzteren sind auf 380 000 ℳ veranschlagt, von denen der Eisenbahn-Bauunternehmer Fr. Lenz-Stettin die eine Hälfte, die Stadt Güstrow die andere Hälfte zu übernehmen hat.

Den Rentabilitätsanschlägen zufolge wird sich auch diese neue Strecke sowie die bisherige Linie Güstrow-Plau mit 3 pCt. verzinsen. Die Kosten der Ueberführung bei Station 4 über die Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn erfordern 40 000 ℳ.

Die neue Bahnverbindung soll die Stadt Güstrow der Hauptroute Berlin-Neustrelitz-Warnemünde erheblich näher bringen und wird auch für die Güstrower Geschäftskreise insofern von grossem Vortheil sein, als hierdurch das von ca. 600 Familien bewohnte Dreieck Laage-Teterow-Güstrow, welches früher vornehmlich seinen Verkehr nach Güstrow hatte, nun demselben wieder erheblich nahe gebracht werden wird, namentlich wenn vielfachen Wünschen Rechnung getragen und eine IV. Wagenklasse eingerichtet wird.

Das Planum der Eisenbahnstrecke Plau-Wendisch-Priborn ist nahezu vollendet und wird jetzt mit allem Eifer die Fertigstellung der eisernen Eldebrücke bei Plau gefördert. Dieselbe hat 27 m Weite und besteht aus 4 starken, eisernen Trägern, welche auf Mauersteinpfeilern ruhen und durch eisernes Gitterwerk verbunden sind. Damit die Anlegung einer festen Eisenbahnbrücke möglich wurde, sind in einiger Entfernung oberhalb und unterhalb derselben zwei eiserne Krähne aufgestellt zum Ausheben und Wiedereinsetzen der Masten der die Brücke passirenden Eldekähne. Die Tragfähigkeit der Krähne ist auf 5 000 kg bemessen. Die Eröffnung dieser Theilstrecke ist Anfangs Dezember in Aussicht genommen.

Am 25. d. Mts. haben nunmehr auch von Wusterhausen und Neustadt aus die Erdarbeiten an der Linie Neustadt-Preussisch-Mecklenburgische Grenze begonnen.

Eisenbahnprojekt Schwerin-Crivitz.

Nachdem in Crivitz neulich in einer Raths- und Bürgersitzung das Terrain zum Bau der schon so lange geplanten Sekundärbahn von Schwerin bis Crivitz bewilligt worden war, ist nunmehr auch zur endlichen Förderung dieses Projekts in einer am 26. Oktober cr. zu Schwerin anberaumten Sitzung des Bürgerausschusses u. a. der Antrag des Magistrats betreffend die Bewilligung einer Zahlung von 50 000 ℳ à fonds perdu zum Bau dieser Eisenbahn und unentgeltliche Hergabe des erforderlichen Terrains auf Kämmereigebiet genehmigt worden.

Nach einem Bericht der zur Verwirklichung des in Rede stehenden Projekts gewählten Kommission haben die Bemühungen der letzteren ferner zu dem Ergebnisse geführt, dass die Direktion der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn sich bereit erklärt hat, die Strecke Schwerin-Crivitz zu bauen unter einer Beihilfe von 50 000 ℳ seitens der Stadt Schwerin.

Eisenbahn Güstrow-Schwaan.

Der Direktion der Friedrich-Franz Eisenbahn ist die Erlaubniss zur Vornahme von Vorarbeiten für eine direkte Eisenbahn von Güstrow nach Schwaan ertheilt. Die Vorarbeiten sind schon in vollem Gange und gedenkt man mit Beginn des nächsten Jahres soweit dies die Witterungsverhältnisse zulassen, mit der Bauausführung vorzugehen.

Mit der Herstellung der Verbindungsstrecke Schwaan-Güstrow (Station der Friedrich-Franz- und Güstrow-Plauer Eisenbahn) wird eine um 13 km kürzere Schienenverbindung zwischen Güstrow und Rostock erzielt. Von welcher Tragweite dieselbe im Anschluss an die Güstrow-Plauer Strecke nach Fertigstellung der anstossenden Linie Neustadt a. D.-Meyenburg-Plau in Bezug auf die Leitung des Durchgangsverkehrs nach Sachsen und Mitteldeutschland sowie Berlin gegenüber der Lloydbahnlinie sein wird, wird in erster Linie davon abhängen, ob Güstrow-Plau die Staatsbahntaxen annimmt.

Eisenbahnamt in Neu-Südwales.

Einen Einblick in die Eisenbahnverhältnisse in Englischen Kolonien dürfte der nach den letzten Zeitungsnachrichten aus Sydney eingeleitete Prozess gegen F. A. Wright, den bisherigen Minister der öffentlichen Arbeiten in Neu-Südwales, gewähren. Derselbe ist mit mehreren Theilhabern der Spediteurfirmen Wright, Heaton & Co. in Sydney, welche ein ausgedehntes Frachtgeschäft mit dem Staatseisenbahnamt seit vielen Jahren betrieben haben, angeklagt „wegen gemeinschaftlicher Entziehung und Unterschlagung grosser Geldsummen zum Nachtheil von Charles Augustus Goodchap, des Aufsichtsbeamten der Eisenbahnen“ (als Vertreter des Staates) beim Transport von Wolle in dem Zeitraum von 1880 bis 1886. Wright war bereits im Jahre 1883 vielfachen Angriffen ausgesetzt, als er 200 Arbeitswagen, Seitenkipper, ohne Ausschreibung eines Wettbewerbes zu 3 600 ℳ für das Stück in Amerika bestellte, welche von dem hierfür niedergesetzten Sonderausschuss der gesetzgebenden Versammlung als „ungeeignet für die jetzigen Anforderungen für Eisenbahnzwecke“ befunden wurden; auch wurde festgestellt „dass die für die Betriebssicherheit des rollenden Fahrparkes unmittelbar verantwortlichen Beamten nicht vor Abschluss des Wagenlieferungsvertrages gefragt worden waren“. Wright war gleichfalls Minister der öffentlichen Arbeiten, als vor einiger Zeit 20 „Mogul-“Lokomotiven ohne Wettbewerb aus Amerika bezogen wurden und der Kolonie die Summe von 60 000 ℳ für das Stück kosteten. Obgleich Wright vom Mai 1883 bis Oktober 1885 an der Spitze des Verkehrswesen stand, so soll er doch in der schriftlichen Entgegnung, welche er auf die Anklage eingereicht hat nach dem „Sydney Morning Herald“ vom 4. August folgendes sagen:

„Wenn dieses gerichtliche Vorgehen irgend etwas klar zeigt, so ist es die Thatsache, dass unser Eisenbahndienst, soweit es den Güterverkehr angeht, sich in einem hilflosen, versumpften Zustande befindet. Kann wohl jemand glauben, was doch jetzt gerichtlich festgestellt und durch viele Zeugen beschworen ist, dass lange Jahre hindurch die Tarifsätze unbekannt gewesen sind ohne die Kenntniss und stillschweigende Zustimmung der Beamten. Ich frage, kann jemand glauben, dass dieses jahrelang geschehen konnte, ohne dass eine solche Thatsache zur Kenntniss der Leiter des Verkehrswesens gelangte? Ich denke, niemand kann so etwas glauben und wenn es jemand glaubt, so muss ein solcher Zustand von Sorglosigkeit, Mangel von Pflichterfüllung und grosser Unfähigkeit bei den mit der Leitung betrauten Personen vorliegen, dass es dazu keine Parallele weder im öffentlichen noch privaten Geschäftsleben irgendwo gibt. Der Aufsichtsbeamte der Eisenbahnen hat vor diesem Gerichtshof beschworen, dass ich als Minister ihm den inneren Betrieb der Eisenbahnen überlassen habe und ich brauche nicht hervorzuheben, wie gänzlich unmöglich es für irgend jemand in der Stellung als politischer Chef des Verkehrswesens sein würde, sich mit allen Einzelheiten des Betriebes in einem solchen Geschäftskreis vertraut zu machen.“

Und doch, bemerkt hierzu „Engineering“, fand dieser Mann als Minister Zeit, sich persönlich so eingehend mit der Beschaffung von Seitenkippern und Lokomotiven zu beschäftigen, dass er Lieferungsverträge ohne Anhörung der für die Betriebssicherheit verantwortlichen Beamten abschliessen konnte. „Wir sehen dem Ergebniss des Prozesses mit nicht geringer Aufmerksamkeit entgegen.“ R. B.

Elektrotechnischer Verein.

Der Elektrotechnische Verein hat mit der Sitzung am 26. Oktober Abends 7 Uhr seine Arbeiten wieder aufgenommen. Eröffnet wurde diese erste Sitzung nach den Sommerferien durch den Ehrenpräsidenten des Vereins, Staatssekretär Dr. von Stephan, welcher die zahlreich erschienene Versammlung herzlich begrüsste. Derselbe theilte dann kurz die Ergebnisse der von zwei Ausschüssen des Vereins bis jetzt betriebenen Untersuchungen über die Erdströme und über die Blitzgefahr mit und verwies im übrigen auf die von den beiden Ausschüssen veröffentlichten Schriften „Die Erdstrom-Aufzeichnungen in den Deutschen Telegraphen-Leitungen“ in den Sitzungsberichten der Königlich Preussischen Akademie der Wissenschaften und „Die Blitzgefahr, Mittheilungen und Rathschläge betreffend die Anlage von Blitzableitern für Gebäude“, herausgegeben im Auftrage des Elektrotechnischen Vereins, Berlin, Julius Springer.

In dem üblichen Rückblike auf die Errungenschaften des verflossenen Jahres gedachte der Vorsitzende zunächst des hochherzigen Anerbietens des Mitbegründers des Vereins, Geheimen Regierungsraths Dr. Werner Siemens, dem Reiche zur Gründung eines zur Ausführung naturwissenschaftlicher Forschungen für technische Zwecke dienenden Instituts eine Schenkung von ½ Million Mark in Kapital oder Grundwerth zu machen.

Auf das Gebiet der Telegraphie übergehend wurde von neuen Versuchen Mittheilung gemacht, die Telegraphenleitungen durch sogenannte Gegen- und Doppelsprechmethoden voll auszunutzen. Am meisten aber überraschten die Angaben über das Fernsprechwesen, denen wir entnehmen, dass es bereits geglückt ist, auf Entfernungen wie von Berlin nach Halle, Dresden, Magdeburg, Hannover und Breslau von Mund zu Mund zu verkehren.

Was die Fernsprechanlagen betrifft, so marschirt Deutschland thatsächlich an der Spitze aller Länder Europas. Es waren am 1. Oktober d. J. vorhanden: 118 Städte mit allgemeinen Fernsprechanlagen, die zusammen 18 245 Fernsprechstellen repräsentiren, die Länge der Fernsprechlinien betrug 3 412 km, die der Leitungen 31 508 km. 25 Fernsprechanlagen verbinden benachbarte Städte mit einander, an 11 Orten sind Fernsprecheinrichtungen in der Herstellung begriffen, 24 weitere derartige Anlagen sind geplant. Die Anzahl der Telegraphenanstalten mit Fernsprechbetrieb auf dem platten Lande ist auf 3 638 gestiegen.

Wichtig für die Zukunft erscheint die glücklich erfolgte Lösung des Problems, auf demselben Drahte zu telegraphiren und zu telephoniren; doch sind die in dieser Richtung nach dem System des Belgiers van Rysselberghe gemachten Versuche noch nicht zum Abschluss gekommen.

Nachdem noch der im vergangenen Jahre in die Ewigkeit eingegangenen Mitglieder des Vereins ehrend gedacht war, hielt Herr Professor Dr. Weber aus Breslau den programmmässigen Vortrag über die im Auftrage des Vereins ausgeführten Untersuchungen über Gewittererscheinungen und Blitzschutz, dessen Ausführungen angesichts der sich beängstigend mehrenden Blitzschläge auf aktuelles Interesse in den weitesten Kreisen Anspruch haben. Es ist durch sorgfältige Beobachtungen festgestellt worden, dass die Gefährdung durch Blitz in Deutsch-

land seit den letzten 30 bis 40 Jahren in beständiger Zunahme begriffen ist, so dass von 1850—1880 eine durchschnittliche Vermehrung der Blitzgefahr um das dreifache stattgefunden hat. Der jährliche durch Blitzschlag angerichtete Schaden wird für Deutschland auf mindestens 6 bis 8 Millionen Mark veranschlagt.

Den Bestrebungen des Elektrotechnischen Vereins, den Schädigungen, welche das ungeberdige Naturkind anrichtet, zu steuern, ist daher gewiss der beste Erfolg zu wünschen.

Amerikanische Korrespondenz.

Bahnbau.

Nach den Ermittelungen der „Railr. Gaz." sind bis gegen Ende September d. J. im laufenden Jahre an Eisenbahnen fertiggestellt: 3 674 Miles.

Bis zur gleichen Zeit der früheren Jahre wurden fertig:

1885:	1 696 Miles	1881:	4 774 Miles
1884:	2 619 „	1880:	3 607 „
1883:	3 995 „	1879:	2 224 „
1882:	7 285 „		

Baltimore und Ohio Eisenbahngesellschaft.

Die Gesellschaft eröffnete ihre neue Strecke von Philadelphia für den Personenverkehr am Sonntag den 19. September mit drei täglich via Washington laufenden Expresszügen, mit Durchgangswagen für Chicago, Cincinnati und St. Louis. Gleichzeitig wurden Durchgangsbillete von Newyork über die Bound Bruck Linie (Newjersey Central und Reading) eingeführt, deren Inhaber in Philadelphia statt in Baltimore umsteigen. Hierdurch geht der Pensylvania Bahn die Einnahme aus dem Baltimore und Ohio Personen-Durchgangsverkehr verloren. Die Fahrgelder verbleiben, wie bisher seit November v. J.: 15 D. bis Chicago (5 D. niedriger als der regelmässige Satz auf anderen Linien), 13 D. nach Cincinnati und 18,50 D. nach St. Louis.

Die Gesellschaft hat auch eine Güter-Ladestelle am Pfeiler 27, East River, Newyork, im Bau, zur Ueberladung von Gütern, die vom Bahnhof der Newjersey Centralbahn befördert werden sollen.

Hochbahn in Philadelphia.

Die Philadelphia und Northwestern Eisenbahngesellschaft bewirbt sich um die Erlaubniss, eine 11—12 km lange Hochbahn in Philadelphia zu bauen, ist bereit, alle Schäden, welchen den vorhandenen Baulichkeiten entstehen, zu tragen und Passagiere in den Stunden von 5—8 Morgens und 5—7 Abends zu 5 Cts. zu fahren, 5 pCt. der Bruttoeinnahmen in die Stadtkasse abzuliefern und die Baupläne der Genehmigung des städtischen Oberingenieurs zu unterwerfen, welcher auch die Ausführung zu überwachen hätte.

Klage wegen eines Verkehrsvertrages.

Bei dem Kreisgericht von Jackson County, Missouri, zu Kansas City wurde am 6. September eine schon seit langer Zeit besprochene Klage auf Aufhebung eines Verkehrsvertrages (pool) eingebracht vom Staate Missouri, vertreten durch dessen Generalanwalt, Kläger, gegen die Chicago und Alton Eisenbahngesellschaft und 14 andere Eisenbahngesellschaften, Beklagte.

Die Klage führt aus, dass die Beklagten ihre Bahnen in den Staat eingeführt haben und zugelassen sind unter der Voraussetzung, dass sie keinerlei Abkommen treffen mit anderen Bahnen bezüglich der Verbindung von Frachtpreisen, sondern dass eine gesunde Wettbewerbung zwischen ihnen erhalten bleibt.

Nichtsdestoweniger haben die Beklagten einen Verband oder pool geschlossen, der vom Gesetze und Recht nicht anerkannt ist. Dies hat sich als sehr verderblich für die Geschäftsinteressen Missouris erwiesen, und Geschäftsleute von Kansas City, St. Louis und St. Joseph sind gezwungen worden, viel höhere Frachten nach dem Mexikanischen Meerbusen zu zahlen, als die Bewohner anderer Staaten für die gleichen und grösseren Entfernungen zu tragen haben. Kläger verlangt daher, dass der Gerichtshof die Ungültigkeit des Vertrages ausspreche und im Falle der Zuwiderhandlung die Sequestrirung des Eigenthums der Beklagten innerhalb des Staats verfüge.

Voraussichtlich wird dieser Prozess demnächst bis in die höchste Instanz gelangen. („Railr. Gaz.")

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Bayerisch - Saarbrücker Gütertarif. Die Bekanntmachung in No. 74 der Vereinszeitung vom 22. September l. J., die Einführung eines III. Nachtrags zum Bayerisch - Saarbrücker Gütertarif vom 1. Juni 1883 betr. wird dahin geändert, dass der betreffende Nachtrag erst am 1. Dezember l. J. zur Einführung gelangt.

München, den 28. Oktober 1886. (2263)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen). Der gemäss Bekanntmachung vom 16. September cr. mit theilweise erhöhten Frachtsätzen für die Rhein-Nahebahn-Stationen zur Einführung gelangende Nachtrag III zum Heft 3 des Süddeutschen Verbandstarifs (Verkehr Saarbrücken - Bayern), kommt nicht am 1. November, sondern erst am 1. Dezember zur Ausgabe.

Köln, den 28. Oktober 1886. (2264)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

2. Eröffnungen.

Eröffnung des Betriebes auf der Neubau - Theilstrecke Hundsfeld - Gross-Totschen des Dir.-Bezirks Breslau. Am 1. November d. J. werden die auf der Neubaustrecke Hundsfeld-Trebnitz i/Schl. belegenen Haltestellen Sacrau, Pawelwitz, Paschkerwitz, Zedlitz und Gross-Totschen vorläufig für die Abfertigung von Wagenladungsgütern mit Ausschluss von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Tarifsätze für den Lokal - Güterverkehr erscheinen in dem an diesem Tage in Kraft tretenden Nachtrag VI zum diesseitigen Lokal-Gütertarife, welcher noch anderweite Berichtigungen und Ergänzungen enthält, bezw. in einem Nachtrage IV des zugehörigen Anhanges, während die bezüglichen Frachtsätze für Oberschlesische Steinkohlen in dem am 1. Oktober d. J. zur Einführung gelangten neuen Lokal-Steinkohlentarife des diesseitigen Bezirks mit enthalten sind.

Exemplare dieser Nachträge können, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich durch die Stationskassen bezogen werden.

Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die vorbezeichneten Haltestellen nicht geeignet. Die vollständige Eröffnung der Neubaustrecke bis Trebnitz auch bezüglich der Beförderung von Personen und Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, sowie von Eil- und Stückgut, wird noch besonders bekannt gemacht werden.

Breslau, den 28. Oktober 1886. (2265)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 25. Mai d. J., betreffend Einführung neuer Tarife für die Lokalverkehre der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrh.) und Köln (rechtsrh.), sowie für den Rheinischen Nachbarverkehr wird hiermit zur Kenntniss gebracht, dass das den Verkehr von den Kohlenstationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrh.) nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) betreffende, vom 1. Januar 1887 ab gültige Heft 3 des Rheinischen Nachbar-Kohlentarifs von jetzt ab bei den betheiligten Verwaltungen und Güterexpeditionen zum Preise von 80 ₰ für das Stück zu haben ist.

Köln, den 27. Oktober 1886. (2266)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. tritt zum **Schlesisch - Süddeutschen Verbandtarif Theil II** — Heft 1 — der Nachtrag IV und zu Heft 2 der Nachtrag III in Kraft. Ersterer enthält: Ergänzungen der besonderen Bestimmungen, der Kilometertafel I und II, Frachtsätze für Glassand, neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 für Sprit und Spiritus, den Ausnahmetarif für leer zurückgehende Bierfässer, die Ausscheidung der Stationen Hohenbocka B. G., Peitz C. G. und Dresden - Friedrichstadt der Kgl. Eisenbahndirektion Berlin aus dem Verbande sowie Berichtigungen. Letzterer enthält: Aufhebung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifs I für Sprit und Spiritus, die Ausscheidung der zu Nachtrag IV zu Heft I bezeichneten Stationen nebst Berichtigungen. Soweit Erhöhungen hierdurch eintreten, beginnt deren Wirksamkeit erst mit dem 16. Dezember d. J.

Exemplare des Nachtrags IV zu Heft 1 können zum Preise von 0,10 ℳ, von den Besitzern des Haupttarifs kostenfrei — diejenigen des Nachtrags III Heft 2 da-

gegen seitens aller Interessenten von den Stationskassen gratis bezogen werden.

Breslau, den 1. November 1886. (2267)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der Verbandsverwaltungen.

Mit dem 5. November d. J. tritt:

a) zum **Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes** im diesseitigen Lokalverkehr etc. ein Nachtrag I und

b) zum Ausnahmetarif für Steinkohlen und Kokes von diesseitigen Stationen nach Stationen des Direktionsbezirks Berlin etc. ein Nachtrag II in Kraft.

Dieselben enthalten Frachtsätze für die an die vormalige Rechte-Oder-Uferbahn bei Station Laurahütte neu angeschlossenen Grubenstationen Richterschächte der Laurahüttengrube und bezw. Maxgrube, sowie Berichtigungen.

Druckexemplare sind von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 30. Oktober 1886. (2268)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Südwestdeutsch-Schweizerischer Verkehr. Zu den Niederländisch-Südwestdeutschen Tarifheften vom 1. Februar 1884 sowie zum Heft I des Niederländisch-Schweizerischen Verkehrs treten mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. folgende Nachträge in Kraft:

1. Nachtrag II zum Heft I,
2. Nachtrag IV zum Heft II,
3. Nachtrag III zum Heft III,
4. Nachtrag II zum Heft IV,
5. Nachtrag VI zum Heft VI

des Niederländisch - Südwestdeutschen Verkehrs,

6. Nachtrag II zum Heft I des Niederländisch-Schweizerischen Verkehrs.

Diese Nachträge enthalten Ausnahmefrachten für die Beförderung von Gemüse im Verkehr mit den Niederländischen Stationen Bovenkarspel - Grootebrock, s'Gravenhage, Hugowaard, Leiden und Nord - Scharwoude sowie Berichtigungen bezw. Ergänzungen der Haupttarife und der Nachträge.

Köln, den 29. Oktober 1886. (2269)
Namens der Verbandsverwaltungen.
Königliche Eisenbahn-Direction (linksrh.)

Galizisch-Norddeutscher Getreideverkehr. Mit dem 15. Dezember d. J. gelangen die im Tarifheft 3 für den Galizisch-Norddeutschen Getreideverkehr enthaltenen Frachtsätze für Station Nymwegen des Direktionsbezirks Köln linksrheinisch (jetzt Holländische Eisenbahn) zur Aufhebung.

Breslau, den 29. Oktober 1886. (2270)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestrussisch - Galizisch - Norddeutscher Getreideverkehr. Die im Südwestrussisch - Galizisch - Norddeutschen Getreidetarif vom 10. Dezember 1885 enthaltenen Tarifsätze für die Stationen Bromberg, Gnesen und Thorn des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg treten mit dem 15. Dezember d. J. ausser Kraft.

Breslau, den 30. Oktober 1886. (2271)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Deutschen Verband - Verwaltungen.

Königsberg - Moskauer Eisenbahnverband via Prostken-Grajewo-Brest. Für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Morschansk - Sysran- und Rjäsan-Koslow-Bahn, sowie von Weizenmehl von Stationen der Orenburger Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel treten vom 1. November cr. n. St. neue Tarife in Kraft. Druckexemplare sind auf den genannten Deutschen Stationen zum Stückpreise von 10 ₰ zu haben. (2272)
Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Am 1. November d. J. gelangt der Nachtrag I zum Theil II, Heft 1 des **Englisch - Südwestdeutschen** Tarifs vom 1. Januar 1885 zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen der Tarifvorschriften und der Bestimmungen im Anhange. Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 27. Oktober 1886. (2273)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

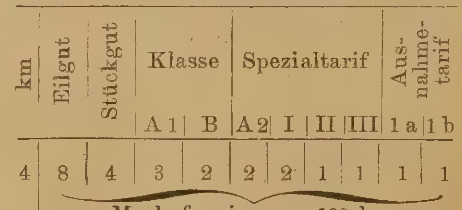
Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1886 ab wird die Entfernung zwischen den Stationen Gundershofen und Düsseldorf-Käshof im Gütertarife vom 1. April 1881 für den Verkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in dem vorbezeichneten Verbande von 338 km auf 388 km berichtigt.

Köln, den 28. Oktober 1886. (2274)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Gr. Bad. Staatseisenbahnen. Zum internen Gütertarife vom 1. November 1881 sind die Ergänzungsblätter No. 7/9, die Tarifentfernungen der Stationen Schiltach, Halbmeil und Schlierbach enthaltend, erschienen. Dieselben werden unentgeltlich abgegeben.

Karlsruhe, den 28. Oktober 1886. (2275)
Generaldirektion.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. November d. J. ab wird die Station Paditz der Sächsischen Staatseisenbahnen in obigen Güterverkehr einbezogen. Die Frachtsätze berechnen sich durch Anstoss von nachstehenden Streckenfrachten an die durch Nachtrag V vom 1. Oktober 1885 zum Bayerisch-Sächsischen Gütertarif eingeführten Frachtsätze für Station Lehndorf:



km	Eilgut	Stückgut	Klasse		Spezialtarif				Ausnahmetarif	
			A 1	B	A 2	I	II	III	1 a	1 b
4	8	4	3	2	2	2	1	1	1	1

Markpfennige pro 100 kg.

Der im vorerwähnten Nachtrage V Seite 131 aufgeführte Stückgutfrachtsatz für Lehndorf-Rosenheim wird mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. ab von 4,51 auf 5,51 ℳ berichtigt.

Dresden, den 28. Oktober 1886. (2276)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Mit Wirkung vom 1. November d. J. wird die Bayerische Station Neustadt a. d. W. N. in den Ausnahmetarif für den Transport von Holz vom 1. März 1884 und zwar in Schnitt-Tariftabelle A mit folgenden Sätzen aufgenommen.

Bis zum Schnittpunkt I.
km 283 Klasse A 0,98, Klasse B 0,92 ℳ für 100 kg.

Bis zum Schnittpunkt III.
km 219 Klasse A 0,72, Klasse B 0,68 ℳ für 100 kg.

Köln, den 28. Oktober 1886. (2277)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
zugleich
Namens der betheiligten Verwaltungen.

In Ermangelung direkter Frachtsätze sind **Flachs und Hanf** von der Station Jaroslaw der Moskau-Jaroslawer Bahn nach Deutschen Stationen am besten mit Umkartirung in Moskau zu beziehen.

Nach Angabe der Russischen Bahnen beträgt die Fracht, einschliesslich der Auflade- und Uebergabegebühren, von Jaroslaw bis Moskau für Wagenladungen von 10 000 kg (610 Pud)

a) von Jaroslaw bis Moskau M. B. E. für Flachs 34,28 Rbl.
„ Hanf 73,30 „

b) von Jaroslaw bis Moskau Nicol.-B. für Flachs 31,93 Rbl.
„ Hanf 70,95 „

Ab den Stationen Moskau M. B. E. bezw. Nicol.-B. gelten die bezüglichen Frachtsätze der bestehenden direkten Gütertarife

Bromberg, den 26. Oktober 1886. (2278)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch - Sächsischer Braunkohlenverkehr. Am 1. November d. J. kommt der 1. Tarifnachtrag zur Ausgabe, welcher direkte Frachtsätze von Aussig-Teplitzer Stationen nach der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn und Frachtsätze für Gera-Pforten enthält.

Dresden, am 28. Oktober 1886. (2279)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Die im Hefte 1 des Sächsisch-Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs für die Station Aschaffenburg der Hessischen Ludwigsbahn bezw. die im Heft No. 5 des Mitteldeutschen Verbandstarifs für die Station Gemünden des Eisenbahn - Direktionsbezirks Frankfurt a. M. enthaltenen Frachtsätze werden, insoweit sie billiger sind, als diejenigen für die gleichnamigen Stationen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen im Bayerisch - Sächsischen Gütertarife mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab auch im Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr angewendet.

Dresden, am 28. Oktober 1886. (2280)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 86 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 3. November 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

3. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Norddeutscher Eisenbahnverband. Zum Gütertarife vom 1. April 1883 ist der am 1. November d. J. in Kraft tretende Nachtrag 14 herausgegeben, welcher Einbeziehung neuer Verbandsstationen sowie verschiedene Aenderungen und Berichtigungen enthält.

Der Nachtrag ist in den Güterexpeditionen käuflich zu haben. (2281)

Hannover, den 28. Oktober 1886.
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. Am 5. November d. J. kommen zwischen Wien und einzelnen Deutschen Verbandsstationen neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 7 (Kleie, Oelkuchen etc.) und zwischen Barleben und Komotau ein direkter Frachtsatz für Güter des Spezialtarifs III zur Einführung.

Das Nähere über die Höhe dieser Frachtsätze ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Magdeburg, den 28. Oktober 1886. (2282)
Königliche Eisenbahndirektion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Ausnahmefrachtsätze für Obst betreffend. Die im provisorischen Nachtrage vom 16. d. Mts. zu Theil II Heft No. 1 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifs mit Oesterreich-Ungarn für die Station Podnart-Kopp enthaltenen Frachtsätze für Obst etc. (Ausnahmetarif No. 19) gelten auch für die Station Zwischenwässern.

München, den 26. Oktober 1886. (2283)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr. Zum Ausnahmetarif für den Transport von Rohzucker, Pilézucker und Melasse von Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn, der Böhmischen Nordbahn, der Böhmischen Westbahn, der Buschtěhrader Bahn, der Prag-Duxer Bahn (im Staatsbetrieb) und der K. K. Oesterr. Staatsbahn nach Gustavsburg, Mannheim und Ludwigshafen a. Rh. transit vom 1. November 1884 gelangt mit Wirksamkeit ab 15. November l. J. der II. Nachtrag nebst Anhang zur Einführung.

Derselbe enthält geänderte Frachtsätze für Mannheim transit und Ludwigshafen a/Rh. transit, ferner Frachtsätze für die neu aufgenommenen Umschlagsplätze Frankfurt a. M. (transit), Kastel (Hafen) und Mainz (Hafen).

München, den 29. Oktober 1886. (2284)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn. Einführung eines Nachtrages I zum Lokal-Gütertarif (Theil II) vom 15. September 1886. Mit Gültigkeit vom 15. November l. J. gelangt ein Nachtrag I zum Lokal-Gütertarif (Theil II) vom 15. September 1886 zur Einführung.

Derselbe enthält:
1. Ergänzung der Nebengebühren,
2. Ergänzung bezw. Berichtigung des Ueberfuhrtarifes für den Transport von Gütern auf den Verbindungsbahnen Brody-Radziwilow und Podwoloczyska-Woloczysk.
3. Ermässigung mehrerer Positionen der Wagenladungsklasse A und
4. Druckfehlerberichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind sowohl im Oekonomate in Wien, als auch bei der diesseitigen Betriebsdirektion in Lemberg und in sämmtlichen gesellschaftlichen Stationen zu beziehen.

Wien, am 27. Oktober 1886. (2285)
Die Generaldirektion.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Zum Tarif vom 1. Januar 1884 für die Beförderung von Personen- und Reisegepäck im **Deutsch-Skandinavischen Verbande** via Kiel-Korsör, bezw. via Jütland-Fühnen-Nyburg-Korsör tritt mit dem 1. Dezember 1886 der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält unter anderem ermässigte Fahrpreise zwischen Wien Oe. N. W. B. einerseits und Kopenhagen, Stockholm und Christiania andererseits über Tetschen-Dresden-Röderau-Berlin B. L.-(Nauen-Bergedorf / oder Stendal-Uelzen)-Hamburg-Kiel-Korsör, sowie neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen Wien Oe. N. W. B. einerseits und Kopenhagen, Stockholm und Christiania andererseits über Tetschen-Röderau-Berlin B.L.-(Nauen-Bergedorf- / oder Stendal-Uelzen-)Hamburg-Jütland-Fühnen, bezw. über Tetschen-Riesa-Halle-Stendal-(Uelzen / oder Wittenberge)-Hamburg-Kiel-Korsör sowie über Tetschen-Riesa-Halle-Stendal-(Uelzen / oder Wittenberge)-Hamburg-Jütland-Fühnen.

Altona, den 23. Oktober 1886. (2286)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Mit dem 1. November 1886 tritt zum Tarif für den **Deutsch-Schwedisch-Norwegischen Verband-Personenverkehr** über Frederikshavn der Nachtrag III in Kraft, welcher eine Aenderung der auf die Abstempelung der Retourbillets Bezug habenden Bestimmung enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Billetexpeditionen.

Altona, den 15. Oktober 1886. (2287)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Submissionen.

Ausschreibung von Werkstattsmaterialien. Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Die nachstehend bezeichneten, bis Ende März 1887 noch erforderlichen Werkstattsmaterialien sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden:

I.	50 000	kg Rund-, Flach- und Quadrateisen,
	100 500	kg Eisenblech,
II.	19 500	kg Blockzinn,
	1 840	kg Antimonium,
III.	500	Stück unfertige schmiedeeiserne Bufferstossstangen,
IV.	1 000	m präparirtes und
	500	m unpräparirtes Segeltuch,
V.	1 200	kg Blank-, Kraus- und Maschinenriemenleder,
VI.	5 350	kg Waterproofffirniss,
VII.	500	Tafeln weisse Doppelglasscheiben,
VIII.	3 000	kg Spanisches Stuhlrohr,
IX.	100	Stück Treibradreifen aus Tiegelgussstahl und
	12	Stück Treibradreifen aus ausgesuchtem Tiegelgussstahl.

Die Verdingungsunterlagen nebst Angebotsverzeichnissen liegen im diesseitigen Büreau, Brüderstrasse No. 36, zur Einsicht aus, können auch von dort auf portofreie Gesuche, und zwar:

zu I für 50 ₰, II, IV bis VIII für 30 ₰, III für 75 ₰ und IX für 1 ℳ, welche in baar oder in Briefmarken à 10 ₰ zu zahlen sind, unfrankirt bezogen werden.

Die Bedingungen etc., welche gewünscht werden, sind nach der vorstehenden Eintheilung genau zu bezeichnen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Werkstattsmaterialien" versehen bis zum Eröffnungstermine, Mittwoch, den 17. November d. J. Vormittags 10 Uhr, versiegelt und portofrei an das unterzeichnete Büreau einzusenden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Termine.

Breslau, den 26. Oktober 1886. (2288)
Materialienbüreau.

Umbau Bahnhof Bremen. Verdingung der Werksteinlieferung (ca. 120 cbm) für den Sockel des neuen Empfangsgebäudes. Termin am Sonnabend, den 13. November 1886, Vormittags 10 Uhr im Büreau für den Bahnhofsumbau.

Einzelzeichnungen, Bedingungen u. s. w. können daselbst eingesehen und die Verdingungsanschläge und -Bedingungen gegen kostenfreie Einsendung von 0,50 ℳ von dort bezogen werden. Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Bremen, den 30. Oktober 1886. (2289)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Die Lieferung von 5 Stück dreiachsigen Personenwagen III. Klasse soll vergeben werden.

Termin zur Eröffnung der Angebote ist auf Dienstag, den 23. November d. J. Vormittags 11 Uhr, im maschinentechnischen Büreau anberaumt.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen hier zur Einsicht aus und werden auch gegen Zahlung von 1,50 *M.* verabfolgt. Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Hannover, den 30. Oktober 1886. (2290)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von Gasbereitungs-Nebenprodukten. Die im Rechnungsjahre 1886/87 bei der Gasbereitung zu gewinnenden Nebenprodukte und zwar ungefähr 92400 kg Steinkohlentheer, 2200 kg Gasöltheer und 40000 kg Ammoniakwasser sollen verkauft werden.

Die Nachweisung der Nebenprodukte und die Verkaufsbedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse No. 10 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:
Angebot auf Ankauf von Gasbereitungs-Nebenprodukten
bis zum Eröffnungstermine am
Montag, den 15. November 1886, Vormittags 11 Uhr,
an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 29. November d. J. ab. (2291)
Magdeburg, den 26. Oktober 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.

Dieser Nummer liegt ein Prospect von S. Jourdan, Papierfabrik in Mainz, und ausserdem ein Prospect von Carl Schenck, Eisengiesserei und Waagenfabrik in Darmstadt, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 87. 1886.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pranumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgratzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Zeitung des Vereins

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.
Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.
Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 6. November 1886.

Der Niedergang von Rigas Handel in den letzten 10 Jahren.

Eine Broschüre des Kanzleidirektors der Riga-Dünaburger Eisenbahngesellschaft O. Mertens (herausgegeben Ende Mai dieses Jahres), welche diese unerfreuliche Thatsache darlegt, ist eine Fortsetzung von dessen Broschüre über denselben Gegenstand: „Das Zufuhrgebiet Rigas für Getreide, Mehl und Grütze für die Jahre 1876 — 1881", den er in dieser ersten Broschüre im Jahre 1883 schon besprochen hatte. In beiden Broschüren hat der Autor einen anerkennungswerthen Fleiss bei Durchsicht einer grossen Anzahl Jahresberichte von 28 Bahnen aus 9 Betriebsjahren an den Tag gelegt, und wenn auch bei einer Kontrole der von ihm angegebenen Daten einige kleine Fehler untergelaufen sind — die man übrigens nur selten findet — so muss man sie ihm um so mehr verzeihen, als wenigen Personen solch eine Anzahl von Jahresberichten zur Verfügung steht. Sein Ziel hat er jedenfalls erreicht, den Rigaschen Kaufleuten und Eisenbahndirektionen recht deutlich vor Augen zu führen, wie sehr der Handel Rigas mit den Ausfuhrprodukten in den letzten Jahren heruntergegangen ist, im Vergleich mit den andern Häfen, wie Libau, Reval, Petersburg, Baltischport im Norden, Taganrog, Rostow, Nicolajew, Sebastopol, Odessa im Süden.

Zu den wichtigsten Handelsbranchen Rigas gehörte zweifellos der Getreidehandel, der eine Umgestaltung und Neubelebung nach Ansicht des Autors erfordert, um den Einfluss Rigas auf sein gegenwärtiges Zufuhrgebiet zu erhalten und die bestehenden Grenzen zu erweitern und es wäre nützlich, die von ihm gemachten Vorschläge in ernste und eingehende Erwägung zu ziehen.

Petersburg war bedeutend früher mit den Produktionsgebieten des Innern Russlands durch Eisenbahnen verbunden als Riga, aber noch früher durch die prächtigen Wasserwege der Wolga und der drei Kanalsysteme: Marienkanal, Tichwin und Wischniwolotschok. Libau und Baltischport haben gar keine Wasserwege für die Zufuhr und können solche in Zukunft auch nicht bekommen, während nach Riga doch auf der Düna und der kurischen Aa bis vor 20 Jahren, als die Bahnen erst entstanden, viel Verkehr war; jetzt ist freilich das Zufuhrgebiet für den Rigaschen Handel auf dem Wasserwege kein bedeutendes mehr.

Riga ist in seinem Zufuhrgebiet recht beengt. Es wurden aber doch vom Jahre 1831/1865 nach statistischen Daten des Börsenkomitees Getreide, hauptsächlich Hafer, Roggen, Gerste und Weizen, exportirt; im Jahre 1831 noch über 8 Millionen Pud. Aber der Export ging bis zu einer Million im Jahre 1865 herunter, mit Ausnahme des Jahres 1847, wo 11 Millionen Pud exportirt wurden; seit 1866/81 ist derselbe Export allmählich wieder in die Höhe gegangen, von 3 Millionen Pud in 1866 bis 11 Millionen Pud in 1881 und sogar in verschiedenen Jahren noch mehr, wie z. B. 1873 und 1876 bis zu 12 Millionen; 1871 und 1874 bis zu 14 Millionen; 1878 24 Millionen; 1879 fast 28 Millionen und 1877 gar über 31 Millionen Pud. Diese Massen mussten, wenn sie exportirt wurden, doch auch zugeführt worden sein! Die grössten Quantitäten der Zufuhr wie des Exports entfielen auf den Hafer in erster Linie und Roggen in zweiter Linie; kleine Differenzen kamen vor: in den 4 Jahren 1868, 1869, 1874, 1879 wurde Roggen ein wenig mehr zugeführt und in den zwei Jahren 1874 und 1879 an Roggen auch mehr exportirt: 1874 bis 1 Million Pud; 1879 bis $3\frac{1}{2}$ Millionen mehr als Hafer. Aber in den Jahren 1868 und 1869 war die Zufuhr an Roggen zwar grösser als an Hafer, doch der Export blieb klein, weil der Roggen zur Ergänzung der Militär - Kronsmagazine aus Petersburg geschickt und nicht für den Handel bestimmt wurde. Die beiden Artikel, Hafer und Roggen zusammen, ergeben im Durchschnitt von 1866/1881 = 84 pCt. der gesammten Getreidezufuhr Rigas; es tritt darum gleichzeitig klar und deutlich vor Augen, was ein Ernteausfall, speziell der Artikel Hafer und Roggen, auf dem gegenwärtigen Produktionsgebiet Rigas für den Handel zu bedeuten hätte. — Das Jahr 1866 hat noch die grössten Quantitäten Getreide auf Wasser-

wegen nach Riga geführt, nämlich 3,7 Millionen Pud, von denen 2,3 auf der Düna und 1,4 auf der Kurischen Aa zugeführt wurden. Von dem Jahre 1867 an kann man aber einen rapiden Rückgang der Betheiligungsziffer der Wasserwege und der übrigen Zufuhrwege gegenüber der Eisenbahn bemerken. In demselben Masse, als Düna und Aa zurücktreten, treten die Eisenbahnen in den Vordergrund. Der Prozess, der sich hier vollzogen hat, zeigt keineswegs ein befremdendes Bild, denn im grossen und ganzen neigen die Transporte bei einer Konkurenz zwischen Eisenbahn und Wasserweg lieber der ersteren zu. Es verliert ein Handelsplatz daher nichts an seinem Zufuhrgebiet, so lange die Wege nur vertauscht werden. Für Riga liegt aber die Sache insofern etwas anders, als durch den Verfall des Beresina-Systems ein ganzes Zufuhrgebiet für Riga verschlossen wird, das zum Theil durch die Libau-Romnybahn dem Konkurrenzhafen Libau näher geführt worden ist. Es bleiben für Riga daher jetzt die Eisenbahnen die wichtigsten Zufuhrwege. Von den Tuckumer und Mitauer Bahnen kamen in den Jahren bis 1881 nur unbedeutende Quantitäten Hafer und Roggen nach Riga, mit Ausnahme eines Jahres (1878), in welchem 2½ Millionen Pud aus Mitau nach Riga übergeführt wurden; aber Gerste und Weizen spielten eine andere Rolle; Gerste kam von Mitau, von 1869 an, 1870, 1872, 1876, 1877, 1879—1881 in bedeutend grösseren Quantitäten als über Dünaburg an; in den drei ersten angeführten Jahren bedeutend mehr, wenn auch absolut nicht viel, aber doch in den beiden ersten Jahren um das Vierfache, in dem dritten Jahre das Doppelte als über Dünaburg. Von 1876 an wuchs die Zufuhr auf über eine Million und blieb bis 1881 ungefähr dieselbe, wobei 1878 freilich über Dünaburg über 1½ Millionen Pud kamen, somit mehr als über Mitau; aber in den anderen Jahren von 1876 fast immer ½ Million mehr als über Dünaburg.

Die Entfernungen waren für den Weg, welchen die Güter nahmen, nicht ausschlaggebend, sondern es hing von den Tarifen ab, deren Normirung gar merkwürdig gehandhabt wurde, so dass für dieselben Entfernungen, welche die Güter auf derselben Bahn durchliefen, verschieden normirte Tarifsätze zur Berechnung gelangten, je nachdem die Güter für diesen oder jenen Hafen bestimmt waren.

Das ist freilich die Ungerechtigkeit auf das Höchste getrieben!

Was die Getreidegattungen anbelangt, so war der Schwerpunkt bis 1881 für Hafer im Osten und zwar hauptsächlich bei den Bahnen Dünaburg-Witebsk, Orel-Witebks, Orel-Grjäsi, Livny, Grjäsi-Zarizyn, Moskau-Brest und Moskau-Kursk, auf welche 88 pCt. des angeführten Quantums entfielen. Ueberschreitet man die Grenzen der Linie Dünaburg-Zarizyn nach rechts oder nach links, so sind die Prozentverhältnisse an der Betheiligung der Zufuhr ganz bedeutend, obgleich die Knotenpunkte doch wohl dem Einflusse Rigas auf die Seitenlinien auszudehnen Veranlassung bieten. Es ist daher die Frage erörtert, wie sich die Transporte an den Kreuzungsstellen verhalten, wohin die betreffende kreuzende Bahn gravitirt und hiernach können vielleicht Massregeln ergriffen werden, um die Transporte Riga in höherem Masse wiederzuzuführen.

Was zunächst die Kreuzungsbahnen Ssysran-Morschansk-Rjäshk und Rjäshk-Wjäsma betrifft, so beträgt die kürzeste Entfernung von dem Kreuzungspunkte,

nach	Reval	Petersburg	Riga	Libau
		von Rjäshk:		
Werst	1 192	898	1 203	1 366
		von Tula:		
„	1 079	785	1 020	1 183
		von Wjäsma:		
„	1 125	831	741	904

Die Orenburger Bahn durchschneidet keine Gegenden, in denen Hafer gebaut wird und führt daher keinen Hafer der Ssysran-Morschansk-Rjäshker Bahn zu. Auf den beiden letzteren hat der Hafertransport nach des Autors Meinung Neigung zur Wolga. Die dritte Bahn Rjäshk-Wjäsma und deren Zweigbahn nach Jeletz hat ein besonderes Interesse für Riga. Hafer wird in grossen Quantitäten an dieser Bahn produzirt. Es bewegten sich im Jahre 1877 von den Gütern, welche Wjäsma erreichten, 63 pCt. nach Riga. Im Laufe der Jahre hat sich aber dies Verhältniss total geändert: der Antheil Rigas sank auf 6 pCt., während der von der Libau-Romnybahn von 3 pCt. auf 22 pCt. stieg und auf die Richtung Warschau und dahinter Grajewo: 1877 — schon 31 pCt., 1881 — aber 71 pCt. entfielen. Diese 71 pCt. haben also noch bedeutend längere Strecken zurückgelegt als nach Warschau, das selbst schon 258 Werst entfernter liegt als Riga und dabei haben sie Smolensk passirt, welches nach des Autors Meinung unbestritten dem Handelsgebiete Rigas angehören sollte. Diese Güter sind durch künstliche Tarifbildungen von ihrem naturgemässen Wege abgelenkt worden; vielleicht unterstützen auch lokale Bequemlichkeiten und Handelserleichterungen die Konkurrenzbestrebungen anderer Hafenplätze.

Die Bestrebungen der Moskau - Brester Bahnverwaltung sind einigermassen berechtigt, insofern sie den Transport der Waaren auf eine möglichst grosse Strecke über ihre Bahn zu leiten suchen. Dagegen ist es vollkommen unberechtigt und unzulässig, dass die Rjäshk-Wjäsmaer Bahn diesen Konkurrenzbestrebungen der Moskau - Brester Vorschub leistet, dadurch, dass sie einen ermässigten Tarif für solche Güter eintreten lässt, welche über Smolensk hinaus auf die Moskau - Brester Bahn laufen, und andere Güter höher tarifirt, welche zum nächstgelegenen Hafen, als den naturgemässen Ausgangspunkt des Produktionsgebietes, gehen wollen. Riga kann nur durch grössere Bequemlichkeit am Platze zur Wiedergewinnung des Einflusses auf diesem wichtigen Gebiete beitragen.

Die zweite Abzweigestation ist Tula, welche fast alle 100 pCt., die es passiren, in der Richtung nach Moskau und und Reval abgibt. — Das Gesammtbild ist für Riga nicht erfreulich. Das Gebiet der Rjäshk-Wjäsmaer Bahn gehört seiner Entfernung nach erst dem Zufuhrgebiete Petersburgs, darauf Rigas, dann erst Revals und Libaus an. Die Verhältnisse haben sich auch durch unverzeihliche Tarifbildung der Baltischen Bahn aber faktisch so gestaltet, dass Reval sich den ersten Platz erobert hat und Riga in die letzte Stelle zurückgedrängt ist.

Nächst der eben behandelten nördlichsten, von der Wolga ausgehenden Linie tritt die mittlere Linie auf: Saratow-Tambow-Koslow-Rjäsan, welche die Punkte Rjäshk und Koslow mit einander verbindet. Von dem Kreuzungspunkte Koslow ist die kürzeste Entfernung

nach Reval	1 281	Werst	nach Riga	1 275	Werst
„ Petersburg	987	„	„ Libau	1 438	„

Die Meinung des Autors — gegründet auf seine Bemerkung, dass 1876 bis 85 pCt. der Güter, welche die Tambow-Saratower Bahn auf ihren Stationen verladen, die Richtung nach Tambow nahmen und 1880 genau umgekehrt 15 pCt. nach Tambow und 85 pCt. nach Saratow gingen — dass der Verkehr der Tambow-Saratower Bahn sich dem Wasserwege zuneige, hat sich nicht bestätigt, denn in den nächsten 4 Jahren sind die Güter meistentheils wieder nach dem Norden über Tambow gegangen; und zwar nicht nur Getreide, sondern auch Petroleum, Salz und Fische, welche drei Transportartikel gerade in den Jahren begannen, ein Hauptausfuhrartikel der Tambow-Saratower Bahn zu werden (heute haben sie sich noch mehr entwickelt). Und was das Getreide anbelangt, das 1880 seinen Weg nach Saratow in grossen Quantitäten nahm, so war das eine vorübergehende Erscheinung, welche sich aus der 1880 in Saratow und Umgegend und weit darüber hinaus in den Nachbargouvernements von 1879—1880 herrschenden Missernten erklärt, welche Hungersnoth in Saratow und Samara und den Kirgisensteppen in den Jahren 1880 und 1881 hervorbrachte. Hafer ist von den Stationen der Koslow-Tambower Bahn wenig versandt und was derselben von der Tambow-Saratower Bahn überkam, ging meistens nach Reval.

Die Rjäsan-Koslower Bahn expedirt aus eigenen Stationen grosse Quantitäten Hafer von der Koslow-Woronesch-Rostower

und der Rjäshk-Morschansker; fast das ganze Quantum ging auf die Moskau-Rjäsaner Bahn über. Von hier hat Riga nur 1877 und 1879 ganz geringfügige Quantitäten von einigen 1 000 Pud erhalten; aber das weiter belegene Reval hat von der Moskau-Rjäsaner Bahn bedeutende Quantitäten bezogen:

1876 ca.	900 000 Pud	1879 ca.	2 600 000 Pud
1877 „	1 450 000 „	1880 „	1 600 000 „
1878 „	1 600 000 „	1881 „	1 400 000 „

Der südlichste Punkt der Wolga, Zarizyn, ist für Riga von grosser Bedeutung gewesen. Zarizyn ist ein wichtiger Stapelplatz für Getreide, Petroleum, Salz und Fische und könnte durch einen regeren Handelsverkehr die Zufuhr von Zarizyn nach Riga sehr gehoben werden. Riga erhält heute noch ca. 39 pCt. der gesammten auf der Grjäsi-Zarizyn Bahn verladenen Haferquantitäten, aber es entfielen auf Riga durchschnittlich

in den Jahren 1873—1875 bis 63 pCt.
1876—1878 „ 51 „
und 1879—1881 nur 39 „

Es ist interessant, zu untersuchen, ob und wie grossen Einfluss Riga seitlich von der Strasse Riga-Zarizyn — auf die dieselbe durchschneidenden Linien ausgeübt oder ob durch jene Linien nicht eine Ablenkung stattgefunden hat, welche eine gewisse Berechtigung in den Entfernungsverhältnissen hätte. Von den Kreuzungspunkten beträgt die kürzeste Entfernung nach:

	Reval Werst	Petersburg Werst	Riga Werst	Libau Werst
von Grjäsi	1 337	1 043	1 219	1 382
„ Jeletz	1 306	1 012	1 113	1 276
„ Orel	1 256	962	936	1 099
„ Smolensk	1 078	878	576	739
„ Dünaburg	706	496	204	367

Selbstverständlich sind die auf der Grjäsi-Zarizyn Bahn, dem ersten Gliede dieser Strecke von der Wolga, transportirten Haferquantitäten sämmtlich auf den Stationen der eigenen Bahn zur Verladung gekommen. Die beigefügte Tabelle zeigt eine stetige Steigerung von Hafertransporten in den Jahren 1876—1881 und verspricht in den nächsten Jahren weiter zu wachsen. In der Richtung nach Orel haben sich in den erwähnten sechs Jahren 55 pCt. der transportirten Haferquantität bewegt, 22 pCt. nach Koslow und 23 pCt. entfielen auf den Lokalverkehr; von diesem Lokalverkehr ging das Meiste (durchschnittlich ca. 90 pCt.) nach Zarizyn und wuchs von 1876 bis 1881 von 332 000 Pud auf 457 000 Pud. Daraus schliesst der Autor, wie er auf der Tambow-Saratower und Morschansk-Ssysraner Bahn konstatirt zu haben glaubt, auch hier, dass die von der Wolga ausgehenden Bahnen mit dem Hafertransport kehrtmachen und sich von Riga ab- und der Wolga zuwenden. Das ist aber ein ganz falscher Schluss: Auf der Tambow-Saratower Bahn hat das Resultat der nächsten Jahre schon das Gegentheil bewiesen, der Autor war aber nicht in den Besitz der Jahresberichte dieser Bahn für die letzten Jahre gekommen und hat infolge dessen solches nicht gewusst. Und konnte nicht in Zarizyn und in der Umgegend kleiner Städte an der Wolga der Lokalkonsum in 6 Jahren steigen? In Wirklichkeit war es so, wie der Autor selbst in seiner Tabelle zugesteht, welche in der zweiten Broschüre für die Jahre 1882/84 abgedruckt ist, aus welcher ersichtlich ist, dass die Haferquantitäten, die von Zarizyn nach Riga geführt sind, in d e n Jahren bedeutend gestiegen sind, während der Lokalverkehr von 429 000 Pud durchschnittlich seit den Jahren 1876/78 und 1879/81 auf 300 000 Pud im Jahre 1884 gefallen ist. Es widerspricht dies der Annahme des Autors, dass der Hafer auf diesen zwei oben genannten Bahnen sich von Riga abwende und der Wolga zukehre. Noch gehen 3 Millionen Pud Hafer von der Zarizyn-Linie nach Norden! Die in der zweiten Broschüre beigelegte Tafel zeigt in den Jahren 1882/84 eine absolute Steigerung.

Die von der Orel-Grjäsi Bahn transportirten Haferquantitäten gehen in den 6 Abrechnungsjahren bis 1881 zu 95 pCt. nach Orel. Von jenen in Orel eingehenden übergibt die Orel-Grjäsi Bahn 98 pCt. der Orel-Witebsker und 2 pCt. der Moskau-Kursker; da aber von 1876 bis 1881 ein Wachsen der Uebergabe auf die Moskau-Kursker bis 6 pCt. bemerkt wird, so scheint diese Ablenkung dem Autor schon eine Bedeutung zu gewinnen, die für Riga nachtheilig werden kann, worin er wohl zu schwarz sieht.

Freilich spielt noch die Station Jeletz der Orel-Grjäsi Bahn dabei eine Rolle; diese liegt nämlich auf der Uslowaja Zweigbahn der Rjäshk-Wjäsma Bahn und versandte auf der letzteren in den Jahren 1877/81 immer grössere Quantitäten Hafer, die von 1877 (373 000 Pud) bis 1881 auf eine Million Pud gestiegen sind, während der Haferversand aus Jeletz (Orel-Grjäsi) von 1877 (1 800 000 Pud) bis 1881 auf 1 Million Pud gesunken ist. Via Wjäsma wird aber das gesammte Quantum über Smolensk auf die Moskau-Brester auf grossen Umwegen weiter befördert, über Minsk nach Libau geführt oder über Brest nach Warschau und den hinter Warschau belegenen Bahnen. Das sind Folgen von Abmachungen zwischen Rjäshk-Wjäsma und Moskau-Brest! Die Orel-Witebsker und Dünaburg-Witebsker könnten sich aber auch bemühen, mit der Rjäshk-Wjäsmaer solche Abmachungen zu treffen, dass der Hafer den kürzesten Weg über ihre Bahnen in den Rigaschen Hafen nähme. Ohne energische Thätigkeit der Direktionen der beiden letztgenannten Bahnen ist aber für Riga nichts zu erhoffen. Dünaburg-Witebsk hat in den Jahren 1876/81 in Dünaburg von ihrer Haferexpedition 86 pCt. an Riga abgegeben, 11 pCt. an Libau und 3 pCt. der Petersburg-Warschauer. Der Autor behauptet: Dass Riga noch verhältnissmässig viel (14 pCt.) auf andere Linien abgeben muss, hat wohl seinen Grund darin, dass Riga längere Zeit als Libau oder Königsberg, wohin die Warschauer Bahn den Hafer bringt, durch Eis gesperrt ist. Man müsste aber eher denken, dass die 3 pCt. auf den Lokalkonsum der Warschauer Linie entfielen.

Die letzte Bahn der Riga-Zarizyn Linie führt natürlich allen Hafer nach Riga und überlässt ihren Stationen nur eine Kleinigkeit zum Lokalkonsum.

Aus der vorhergehenden Betrachtung ergibt sich: 1. Die wichtigsten Zufuhrgebiete für Hafer werden durch die von der Witebsk-Oreler und Orel-Grjäsier nebst deren Zweigbahn nach Livny und der Grjäsi-Zarizyner Bahn durchschnittenen Länderstriche, welche durchschnittlich ca. 66 pCt. des gesammten Haferquantums liefern, repräsentirt. 2. Die räumliche Ausdehnung des Zufuhrgebietes für Hafer ist recht beschränkt und eng an die Linie Riga-Zarizyn gebunden. 3. Die die Linie Riga-Zarizyn schneidenden Bahnen repräsentiren nur theilweise eine quantitative Erhöhung der Zufuhren. 4. Riga wird von dem naturgemäss ihm gehörenden Produktionsgebiete, das von der Rjäshk-Wjäsmaer Bahn durchschnitten wird, durch Reval und durch den Verkehr nach Warschau und dahinter zurückgedrängt. 5. Riga wird von dem Verkehre mit der Kursk-Kiewer Bahn, obgleich der Entfernung nach dieser Verkehr Riga angehören sollte, durch Libau ausgeschlossen.

Die für den Rigaschen Getreidehandel demnächst in Frage kommende Getreidegattung ist R o g g e n.

Der Autor behandelt die Roggenzufuhr nach Riga in ähnlicher Weise als den Hafer und erläutert aus den ausgearbeiteten Tafeln, dass die Grjäsi-Zarizyn Bahn den Schwerpunkt ihres Roggenverkehrs in Riga hat; dass Moskau-Brest auch hier ungünstigen Einfluss auf die Hauptrichtung des Verkehrs der Linie Orel-Riga ausübt; dass Dünaburg-Witebsk Roggen auf seinen Stationen fast gar nicht verladet, dass von den in Witebsk übernommenen Quantitäten 95 pCt. Dünaburg erreichen und 5 pCt. auf den Lokalkonsum entfallen. Von jenen 95 pCt., die Dünaburg erreichen, nehmen den Weg nach Riga 82 pCt., nach Libau 13 pCt.; aber Libau zeigt im Roggen eine gewisse steigende Tendenz: 1880 lenkte es sogar von Dünaburg 35 pCt. ab. Der Autor schliesst das Kapitel vom Roggen mit folgenden Bemerkungen: 1. Die Entwickelung des Zufuhrgebiets für Roggen gestaltet sich um einiges besser, als für

Hafer, weil sich an der Roggenzufuhr auch Bahnen, die nicht zur Linie Riga-Zarizyn gehören, mit grösseren Prozentsätzen betheiligen. 2. Das ganze Gebiet östlich und nördlich von Koslow (durchschnitten von den Bahnen Ssysran-Morschansk-Rjäshk und Saratow-Tambow-Koslow-Rjäsan, ist von dem Rigaer Handel unberührt geblieben. 3. Riga ist von der Rjäshk-Wjäsmaer Bahn durch den Verkehr via Smolensk in der Richtung nach Brest zurückgedrängt worden und hat damit ein wichtiges Stück seines natürlichen Zufuhrgebiets verloren. 4. Die Moskau-Brester Bahn, obgleich ihrer Lage nach für einen bedeutenden Theil ihrer Linie auf den Hafenplatz Riga angewiesen, führt an dem Punkte Smolensk nicht nur nicht Güter zu, sondern lenkt sogar bedeutende Quantitäten ab. 5. Riga wird darauf zu achten haben, dass das für die Roggenzufuhr wichtige Gebiet der Livnybahn nicht verloren gehe. — Ueber Gerste sagt der Autor, dass sie nach Riga in bedeutend kleineren Quantitäten als Hafer und Roggen kommt, und sich die Zufuhr auch auf einen kleineren Rayon konzentrirt, welcher von den Bahnen Riga-Mosheiki, Riga-Dünaburg-Witebsk und Libau-Romny betrieben wird, und zwar bei der letzteren stammen von der nach Riga abgegebenen Gerste bis 75 pCt. von der Strecke Libau-Wileiskaja. Endlich auch wurde von Riga-Tuckum wenn auch nicht in grossen Quantitäten (meist 50 000 bis 100 000 Pud) fast alles in den 5 ersten Jahren ihres Bestehens bis 1881 an Riga abgegeben. Die obengenannten Bahnen gaben aber Riga-Mosheiki bis 74 pCt., Riga-Witebsk bis 90 pCt., Orel-Witebsk 70 pCt. von ihren verladenen Quantitäten nach Riga. Die sämmtlichen andern Bahnen hatten in den 6 Jahren 1876—1881 nur einen ganz kleinen Transport von Gerste. Der Autor fügt über die Tambow-Saratower Bahn hinzu: die speziell nach Saratow gegangenen Quantitäten sind zwar gering, aber haben eine gewisse Bedeutung, weil sie den Weg in der Richtung zum Wasser einschlagen, wie wir es bereits Hafer und Roggen haben thun sehen. Man kann auch hier mit des Autors Meinung nicht übereinstimmen. Er scheint nicht gewusst zu haben, dass in den sechs bezüglichen Jahren 7 lokale Bierbrauereien in Saratow entstanden sind und in 4 kleinen Wolgastädten in der Nähe von Saratow je eine, wie z. B. Wolsk, Katharinenthal u. a. Dahin gingen die kleinen Quantitäten Gerste und wurden zum Bier verbraucht; aber sie beweisen lange nicht, dass die Gerste zur Wolga neige, um den Wasserweg auf weite Entfernungen einzuschlagen. Auch die Grjäsi-Zarizyn Bahn hat nur kleine Quantitäten Gerste zu verladen und längst nicht so grosse Quantitäten als die kleine Mitauer Bahn, wo die Gerste auf den eigenen Stationen zur Verladung gekommen ist.

Der Verfasser resumirt über die Gerste: 1. Die Ernteüberschüsse an Gerste, welche zum Transport gelangen, sind innerhalb der Länderstriche, welche durch die in Vorstehendem behandelten Eisenbahnen durchschnitten werden, sehr gering. 2. Die wichtigsten Zufuhrbahnen für Gerste sind die Riga zunächst liegenden Bahnen Riga-Dünaburg-Witebsk, Riga-Mosheiki und neuerdings Riga-Tuckum, welche zusammen 75 pCt. des gesammten Zufuhrquantums lieferten.

(Schluss folgt.)

Edison's Phonoplex (Hörtelegraph).

Eine neue wichtige Erfindung ist von dem Zauberer in Menlo-Park geschaffen, welcher als beste Empfehlung dienen kann, dass sie trotz ihres kurzen Bestehens schon zahlreiche Anwendung gefunden hat. Die nachstehend eingehender beschriebene Fernsprecheinrichtung ist in Amerika bereits auf folgenden Linien in Betrieb: Baltimore und Ohio Telegraphengesellschaft, Kansas Southern Eisenbahn, Atchison, Topeka und Santa Fé Eisenbahn, Pennsylvania Eisenbahngesellschaft, Canada Pacific und die Great Northwestern Telegraphengesellschaft von Canada. Die neue Einrichtung arbeitet zur allgemeinen Zufriedenheit und zahlreiche Eisenbahn- und Telegraphengesellschaften in den Vereinigten Staaten und Canada sind noch im Begriff sie einzuführen, da schon in dem jetzigen frühen Entwickelungszustand der Werth des Verfahrens in Bezug auf Billigkeit und Bequemlichkeit der Einführung anerkannt ist.

Der Grundgedanke des neuen Verfahrens, welcher auch von J. van Rysselberghe und Gray benutzt ist, aber nicht zu so vollkommenen Ergebnissen geführt hat, wie in der Hand Edison's, beruht auf dem Umstand, dass ein allmählich anwachsender oder abnehmender elektrischer Strom zwar die Membrane eines Telephons zum Schwingen, aber nicht zum Tönen bringt, dass hingegen ein sehr schnell anschwellender und abnehmender Strom das Telephon zum Tönen bringt, während das Relais und der Klopfer eines Morseempfängers hierdurch nicht bewegt werden. Das neue Verfahren hat aber ausser dem Vortheil, dass es auf Morsedrähten ohne die geringste Benachtheiligung des Morse-Depeschenverkehrs arbeiten kann, noch einen weiteren erheblichen Vorzug, nämlich den, dass die Depesche nur auf der Station verstanden werden k a n n, für welche sie bestimmt ist. Dies ist erreicht durch Bemessung der Stromstärke nach der Länge des Weges, den die Depesche zu durchlaufen hat, oder technisch ausgedrückt nach dem Widerstand des zwischenliegendes Drahtes. Ein gewisser Stromkreis wird z. B. für 50 km, ein anderer für 100 km u. s. w. hergestellt, die praktische Entfernungsgrenze liegt etwa bei 250 km. Das Verfahren hat gegen das Doppelsprechen den Vortheil, dass das Sprechen ohne besondere Vorkehrung zwischen zwei beliebigen Punkten erfolgen kann. Edison hat daher durch dies Verfahren die Leistungsfähigkeit der Drähte verdoppelt. Die Linieninstrumente des Morseverkehrs sind, wie schon oben erwähnt, gegen die Ströme dieses Verfahrens völlig unempfindlich und ebenso die Phones „Klinger“ gegen die Ströme des Morseverkehres. Das Verfahren gestattet zahlreiche neue und bequeme Anordnungen, welche sich mit keinem der bisher bekannten Verfahren erreichen lassen. Ausserdem, dass man bei Beibehaltung desselben Drahtes alle Zwischenämter in ihrer Leistungsfähigkeit verdoppeln kann, kann man beliebige, bei denen diese Vermehrung durch die Verkehrsbedürfnisse nicht erforderlich ist, auslassen oder auch nur die Endpunkte verbinden oder an beliebiger Stelle Zwischen- oder Endämter für den kleineren Verkehr anlegen, ohne davon abhängig zu sein, ob sich in diesen Punkten bereits Morseämter befinden. Auf durchgehenden Drähten von grosser Länge können für den Kleinverkehr aneinanderschliessende Systeme von je etwa 150 km Umfang beliebig angeschlossen werden. Das Verfahren kann auf Zweisprech- oder Viersprechdrähten in gleicher Weise ohne Nachtheil übertragen werden. Weiter ist eine der wunderbarsten Abänderungen die, dass die Drähte von zwei gänzlich getrennten, etwa sich kreuzenden Morseverkehren in Verbindung gebracht werden können, so dass man nach dem neuen Verfahren auf beiden arbeiten kann, ohne dass die Morseverkehre gestört oder etwa kreuzend in Verbindung gesetzt werden. Ein weiterer Vorzug des Systems ist der, dass die Stromkreise stets geschlossen sind und eine Unterbrechung nur durch Bruch der Leitung eintreten kann und dass dasselbe durch schlechtes Wetter viel weniger beeinflusst wird als das Morseverfahren. Dagegen erscheint wenigstens nach unseren Anforderungen ein Nachtheil des Systems darin zu liegen, dass dasselbe, wie die weitere Beschreibung zeigen wird, in seiner jetzigen Form nur den Empfang der Drahtnachricht vermittelst des Ohres gestattet und keine geschriebene Urkunde ergibt, doch dürfte sich dieser Nachtheil, wie zum Schluss erwähnt, vielleicht beseitigen lassen.

Die genauere Beschreibung der Apparate sowie der Stromkreise u. s. w. mit zahlreichen Abbildungen findet sich im „Engineering“ vom 22. Oktober S. 412. Es würde über den Rahmen dieser Zeitung hinausgehen, hierauf näher einzugehen. Die Aufgabe der Drahtnachricht erfolgt durch einen gewöhnlichen Morseschlüssel und kann daher durch jeden in diesem Verfahren geübten Beamten bewirkt werden. Zum Empfang der Drahtnachricht dient der „Phone“ Klinger welcher wie ein Telephon aussieht. Derselbe dient jedoch nicht zur Wiedergabe sprachlicher Lautverbindungen, sondern derselben kurzen Klänge, deren verschiedener Zeitabstand die Punkte und und Striche des Morse-A-B-C's wiedergibt. Es ersetzt daher den bekannten Klopfer und der Beamte liest die Nachricht, indem er auf das Ertönen hört und die Töne in Buchstaben und Worte übersetzt. Das Klingen wird hervorgerufen durch das Schnellen der Membran gegen einen losen Stahlring. In der Mitte der Membran befindet sich an derselben ein mit Gewinde versehener Stift, der an seinem Ende eine kleine Schraubenmutter trägt und unter derselben befindet sich lose ein geschlitzter kleiner Stahlring, welcher bei plötzlicher Bewegung der Membran gegen die Mutter geschnellt wird und dadurch einen scharfen lauten Ton hervorbringt. Zwei Ströme folgen stets einander zusammengehörig und geben zwei Töne, deren kürzerer oder längerer Zeitabstand einen Punkt oder Strich bedeutet. Oberhalb des Klingers ist zum Schutze eine Querplatte aus Messing aufgeschraubt.

Es dürfte nicht schwierig sein, den auf der Membran sitzenden Stift in eine Spitze auslaufen zu lassen, welche in einen laufenden Papierstreifen die schriftliche Urkunde der Drahtnachricht einsticht oder mittelst Farbstoff aufschreibt, so

dass man die Einrichtung auch durch diese Abänderungen für die bei uns üblichen Anforderungen brauchbar machen könnte. R. B.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Reformprogramm für das Central-Abrechnungsbüreau.

Von allen Fragen, welche gegenwärtig das Oesterreichisch-Ungarische Bahnwesen interessiren, ist die der Reform des Central-Abrechnungsbüreaus die wichtigste. Dies diene auch zur Rechtfertigung, dass wir die in No. 81 S. 860 mitgetheilten 9 Erfordernisspunkte des K. K. Handelsministeriums, bezw. der Generaldirektion der Staatseisenbahnen hier an leitender Stelle kurz besprechen:

Das Wünschenswerthe der prüfbaren Abrechnungen über die Richtigkeit des sich aus dem Abrechnungsdienste für jede betheiligte Bahn ergebenden Standes der Forderungen oder Schuld werden gleich bei der Creirung des Central-Abrechnungsbüreaus allseitig anerkannt; aber zur Vermeidung des mit Abrechnungen nothwendiger Weise verbundenen Mehraufwandes an Arbeit und Kosten hat man ursprünglich davon in der Erwägung abgesehen, dass Einrichtungen zu treffen seien, wonach die Prüfung der Abrechnungsvorlage leicht und jeder Zeit ermöglicht werde, was auch gegenwärtig der Fall ist, wenn sich nämlich bezüglich der einen oder der andern Post Zweifel aufdrängen sollten. Diese Möglichkeit ist jetzt auch vorhanden und wird von vielen Bahnverwaltungen auch häufig geübt.

Ob aus der Unterlassung der Rechnungsrevisionen und der damit im Zusammenhange stehenden (ad 2 des Programms detaillirten Arbeiten) an der Entschädigung wirklich ein ökonomischer Vortheil gegenüber dem jetzigen Modus der Bearbeitung aller dieser Agenden beim Central-Abrechnungsbüreau erzielt werden wird, ist auch fraglich. Statt der einen diesfälligen Abrechnungsstelle würden so viele Stellen für diese Abrechnungen geschaffen, als es Endbahnen gibt. Ob diese mit weniger Personal oder kürzerer Zeit und mit geringeren Kosten bewältigt werden — man sollte doch aus ganz naheliegenden, daher der Auseinandersetzung nicht bedürfenden Gründen eher das Gegentheil glauben.

Die unter 3 aufgezählten Agenden obliegen auch dem gegenwärtigen Central-Abrechnungsbüreau, erschöpfen aber den Wirkungskreis desselben noch immer nicht. Dagegen erscheint die Abgrenzung der Agenden beider Central-Abrechnungsbüreaus in Wien und Budapest zur Vermeidung von Kollisionen ganz zweckmässig.

Dasselbe gilt zwar von den im 4. Punkte in Aussicht genommenen Instruktionen. Dagegen ist die Hinausschiebung des Zeitpunktes der Verjährung aller sich aus der Abrechnung ergebenden Forderungen von dem gegenwärtig gültigen Termin (der 10. Tag des auf den Rechnungsmonat unmittelbar folgenden Monats) auf den 1. Tag des dem Rechnungsmonat zweitfolgenden Monats eine nicht gerechtfertigte, als das Central-Abrechnungsbüreau infolge dieser Reformen wirklich mehr Zeit zur Bewältigung ihrer Aufgabe als bisher benöthigen werden, womit aber der doch so sehr betonte ökonomische Effekt fraglich wäre. Die Beibehaltung des Bankzinsfusses für alle Bahnen, ob sie Geld zu senden oder zu zahlen haben, ist deshalb zu billigen, um den diesbezüglich zwischen den verschiedenen Bahnunternehmungen gerade in letzterer Zeit vorgekommenen Differenzen ein für alle Male zu begegnen.

Eine Saldirungsstelle besteht schon gegenwärtig und zwar seit dem Bestande des Central-Abrechnungsbüreaus bei der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn, welche diesen Dienst ganz unentgeltlich versieht. Es ist kaum anzunehmen, dass dies auch von einer Bank oder einem andern Institute unentgeltlich besorgt wird. Dagegen dürften die dreimaligen Abrechnungen in einem Monate doch zu viel des Guten sein. Andererseits aber wäre die gegenwärtig geltende Bestimmung aufrecht zu erhalten, dass die nicht zum Fälligkeitstermine zahlende Bahn ihre Schuldsumme nach dem doppelten Bankzinsfusse zu verzinsen hat.

Die Bestimmung zu Punkt 6 ist in dieser präzisen Formulirung sehr dankenswerth. Die materielle Stellung der Beamten des Central-Abrechnungsbüreaus und die Unabhängigkeit des seitens der Bahnverwaltungen delegirten Personals von diesen ihren Auftraggebern war bisher nur in der Theorie und nicht einmal im Prinzip anerkannt, welcher Mangel zu Kollisionen führen musste.

Die Ueberwachungsausschüsse (Punkt 7) haben sich bewährt und werden daher mit Recht auch beibehalten.

Punkt 8 enthält eine dankenswerthe Neuerung, die Generalkonferenz für die Behandlung von gemeinsamen Angelegenheiten der beiden Central-Abrechnungsbüreaus in Wien und Budapest; dass es solche Gemeinsamkeiten geben, unterliegt keinem Zweifel; es wird hierfür, sowie im politischen Leben zwischen der Oesterreichisch-Ungarischen Reichshälfte, auch für das Eisenbahnwesen ein gemeinsames Organ „delegirt".

Die „materienweise" Vertheilung der Kosten (Punkt 9) scheint mit mehr Arbeit verbunden zu sein als die gegenwärtig gültige Bestimmung, dass die Vertheilung der Kosten des Central-Abrechnungsbüreaus zur einen Hälfte nach Anzahl der Expeditionen, zur andern Hälfte aber nach Verhältniss der Einnahmen der betheiligten Bahnen geschehen sollen. — Von der nun im Zuge befindlichen Ausarbeitung der oft erwähnten Statuten, Instruktionen u. s. w. hängt es nun allerdings ab, welchen Erfolg die durchzuführende Reform des Central-Abrechnungsbüreaus nach sich ziehen wird, daher wir dieselbe dann nochmals zu besprechen uns vorbehalten.

Das Zoll- und Handelsbündniss zwischen den beiden Reichshälften und dem Lloyd.

Nach der Debatte über dieses am 1. Januar 1888 mit den übrigen noch zur Verhandlung gelangenden Ausgleichsvorlagen auf 10 Jahre zu schliessende Bündniss hat sich das Oesterreichische Parlament wegen des Zusammentritts der Delegation bis zum Beginn des nächsten Jahres vertagt. Des Transportwesens wurde nur in folgender Rede des Prinzen L i e c h t e n s t e i n über die Schädlichkeit des Lloyd gedacht: „ . . . . . Die Klagen der Handelswelt sind vielfach und sehr ernster Natur. Die allerschwerste jedoch ist die, dass der Preis gewisser Waaren, welche vom Lloyd transportirt werden, zu gewissen Zeiten und zu Gunsten mancher Protektionskinder hinaufgeschraubt wird durch Transporthindernisse, welche der Lloyd selber schaffen soll, indem er so lange mit dem Transport dieser Waaren, wie zum Beispiel des Oeles aus der Levante, zurückhält, bis die betreffende hinaufzuschraubende Partie von Oel zu einem erhöhten Preise verkauft worden ist. Alle diese Anschuldigungen sind unerwiesen, ihrer Natur nach selbst unerweislich. Es ist aber immerhin traurig, wenn diese Anschuldigungen in weiten Kreisen geglaubt werden, und sie deuten dahin, dass Massnahmen seitens der Regierung getroffen werden müssen, um eine grössere Ingerenz auf die Leitung dieses Unternehmens zu erlangen.

Vollkommen erwiesen und allseitig durch viele Daten belegt sind dagegen die Klagen der Handelswelt über die Langsamkeit, Theuerkeit, Refaktien und die spärliche Entwickelung, ja sogar über den Rückgang gewisser Dampferlinien in der Levante. Was die Theuerkeit des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd in seinen Frachten anbelangt, so ist darüber kein Wort zu verlieren, und ich will nur das eine Beispiel anführen, dass unser Zucker in die Levante am leichtesten und billigsten nicht über Triest, sondern über Hamburg geht, wobei freilich auf der einen Seite eine noch immer ziemlich theure Bahnfracht in Betracht kommt, auf der andern Seite eine billige Fracht die Elbe hinunter nach Hamburg. Wenn man jedoch die Fracht von Hamburg nach Konstantinopel und von Triest nach Konstantinopel vergleicht, so ergibt sich hierbei ein dreifach längerer Weg an Seemeilen und dabei eine Differenz blos von 20 auf 25 Goldfrancs, so dass sich das eigentliche Verhältniss in der Fracht stellt wie 16,9 : 7,35, also der Lloyd ist um mehr als die Hälfte theurer wie die Unternehmungen von Hamburg nach Konstantinopel. Die Folge davon ist, dass nur diejenigen Industrien und Orte sich des Lloyd bedienen, welche absolut nicht in der Lage sind, diesen Handelszweig zu vermeiden. Aber diese Industrien und Lokalitäten sind dem Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd so zu sagen auch preisgegeben.

Was die Langsamkeit des Lloyd anbelangt, so herrschen auch darüber allgemeine und höchst gerechte Klagen. Es ist ja ganz gewiss, dass heutzutage die Dampferlinien die Schnelligkeit übertreiben, um einander Konkurrenz zu machen. Die Folge davon ist, dass heute eine Schnelligkeit von 10 bis 20 Seemeilen durchaus keine Seltenheit ist. Der Oesterreichische Lloyd ist in seinem Konservatismus bei 8 bis 9 Seemeilen geblieben, so dass er mit Recht verdient, als Bummelzug des Oceans bezeichnet zu werden. Die Folge davon ist, dass selbst fremde Regierungen, die von Haus aus geneigt wären, statt eigene Dampferlinien zu errichten, für ihren amtlichen Postverkehr den Lloyd zu benützen, eigene Linien begründen und sogar in den Motivenberichten die Langsamkeit des Lloyd als Hauptgrund ihrer Vorlagen gebracht haben, so z. B. die Deutsche Regierung. Eine solche Langsamkeit und eine so theure Verfrachtung ist um so mehr bei einem Unternehmen zu rügen, das im Laufe der Zeit eine so ausserordentliche finanzielle Blüthe erlangt hat, welches bis zu 7 pCt. Dividende vertheilt, dabei einen grossen Reservefonds, einen ausserordentlichen Schiffspark besitzt und auch noch die ausserordentlich hohe Staatssubvention von nahezu 2 Millionen jährlich bezieht.

Schuld an allen diesen Uebelständen scheint mir die hohe Subvention zu sein, welche die Konkurrenz mit allen anderen Unternehmungen in Oesterreich jedenfalls erschlägt, verbunden mit dem mangelhaften heutigen Lloydvertrage, welcher der Regierung nahezu gar keine Ingerenz auf die Tarife verleiht"

Die Budgetvorlage des Ungarischen Finanzministers.

War man auch schon auf ein Defizit im Ungarischen Staatshaushalte gefasst, so hoch, 22 Millionen pro 1887 nach Berechnung des Ministers selbst, ohne die unvermeidlichen Nachtragsforderungen, hatte man es denn doch nicht gedacht. Zur Besserung der Finanzlage beabsichtigt der Minister u. a. auch gemäss folgender Rede die Eisenbahnen in zweifacher Weise heranzuziehen:

„Die Regierung will nämlich die Transportsteuer, und zwar bei Personen von 15 auf 16 pCt., somit um 1 pCt., bei Frachten von 3 auf 5, somit um 2 pCt., erhöhen. Obzwar diese Massregel unverkennbar eine drückende sei, könne der Minister jedoch nicht anerkennen, dass sie für den Verkehr so grossen Einfluss hätte; denn z. B. in der Relation von Marmaros-Sziget nach Fiume kann die Erhöhung des Frachtsatzes für einen Metercentner um 3 kr. keineswegs als eine so bedeutende Belastung angenommen werden. Die Massnahme kann somit keinen so schädlichen Einfluss auf den Export haben, und wird hinsichtlich des Bahnenverkehrs die Konkurrenzfähigkeit dadurch aufrechterhalten, dass die Massregeln in gleicher Weise sämmtliche Eisenbahnen, die staatlichen wie Privatbahnen und andere Verkehrsunternehmungen trifft. Auf Grund des Ergebnisses von 1885 lässt sich hieraus ein Resultat von 1 200 000 fl. gewärtigen.

Die zweite Einnahmequelle ergebe sich aus den Staatsbahnen. Dieselben erzielten im Jahre 1883 9 500 000 fl., 1884 8 200 000 fl., 1885 12 000 000 fl. Für das laufende Jahr sind 15 300 000 fl. präliminirt. Nach den bisher bekannten Ergebnissen wird das Nettoerträgniss ungefähr um 1 500 000 fl. zurückbleiben. Das Ergebniss wird somit 13 800 000 fl. betragen. Trotzdem aber die Einkünfte der Staatsbahnen eine stete Steigerung erfahren, hält der Minister diese Einnahme auch noch einer weiteren Steigerung fähig. Der Minister betont, dass er bezüglich der Staatsbahnen immer der Ansicht war, dass der Staat im Interesse des entscheidenden Einflusses auf die Verkehrspolitik derselben bedarf. Demzufolge muss der Staat alle jene Linien, welche Hauptlinien bilden, den internationalen Verkehr vermitteln oder einzelne Handelsemporien mit dem Centrum oder mit den Grenzpunkten verbinden, unbedingt in Händen behalten. Deshalb erkläre er auf das entschiedenste, dass die Gerüchte, welche von Zeit zu Zeit mit einer gewissen Konsequenz verbreitet werden, wonach der Staat die Staatsbahnen zu verkaufen oder zu verpachten beabsichtige, vollständig unbegründet sind, und dass diese Absicht niemals bestand. Indem ich aber entschieden erkläre — sagt der Minister — dass dies meine Ansicht bezüglich der Hauptlinien ist, so folgt daraus noch nicht, dass ausser diesen auch Linien von untergeordneter Bedeutung unter der Verwaltung des Staates verbleiben und dieselbe dadurch vertheuert werde. Die Beibehaltung dieser Linien in der Staatsverwaltung machen weder verkehrspolitische noch finanzielle Rücksichten wünschenswerth, Verkehrsinteressen nicht, weil diese Linien von untergeordneter Bedeutung mit den Staatsbahnen nicht konkurriren und eher zur Alimentirung der Staatsbahnen dienen, aber zur Ergänzung des Eisenbahnnetzes benutzt werden können, wenn diese Eisenbahnen nach Gegenden entsprechend gruppirt werden. Viel wichtiger ist aber der finanzielle Gesichtspunkt. Die Einnahmen der Staatseisenbahnen werden sich wesentlich vermehren, wenn sie von diesen Linien untergeordneter Bedeutung entlastet werden. Das Staatsärar verliert nicht diese Einkünfte; denn insofern diese Linien ein reines Einkommen aufweisen, kann dieses zur Bedeckung der Zinsengarantie jener Eisenbahnen verwendet werden, wodurch auch das Staatsärar weniger in Anspruch genommen würde. Viel wichtiger ist hierbei auch noch die Beschaffung des Betriebsmaterials und Betriebskapitals, welche, nach der Kilometerzahl festgestellt, nach wenigen Jahren trotz bereits gebrachter Opfer abermals viele Millionen in Anspruch nehmen würden. Vom finanziellen Gesichtspunkte ist somit diese Massregel sehr wichtig, und wird, wenn dieselbe planmässig durchgeführt wird, auch der Staatshaushalt von neuen bedeutenden Investitionen enthoben.

Ob nun wirklich durch die, wenn auch nur 1 pCt. betragende, Erhöhung der an sich schon ungerechtfertigt hohen Transportsteuer, beim Daniederliegen vom Handel und der Industrie, andrerseits aber durch die Verpachtung der kleinen Nebenlinien der Ungarischen Staatsbahnen, bei der dann eintretenden Nothwendigkeit vieler kleiner Betriebsleitungen und der Unausweichlichkeit von Unternehmergewinnsten, eine Ersparniss zu erzielen ist, scheint doch sehr zweifelhaft.

Hintanhaltung von Bahnunfällen.

Die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen hat an sämmtliche Oesterreichische Eisenbahnverwaltungen einen Erlass, betreffend die eingehende Ueberwachung des Dienstes zum Behufe der Hintanhaltung von Bahnunfällen, gerichtet. Derselbe lautet nach dem „C.-Bl. f. E.“ folgendermassen: „Die in letzter Zeit häufiger vorkommenden Eisenbahnunfälle liefern leider den Beweis, dass die an die geehrten Bahnverwaltungen wiederholt ergangenen Aufforderungen, dem unterstehenden Personal die genaueste Befolgung der sowohl im Interesse der Ordnung und Sicherheit des Bahndienstes, als auch im Interesse der persönlichen Sicherheit bestehenden Vorschriften einzuschärfen, nicht den gewünschten Erfolg hatten. Ein grosser Theil der Unfälle und Vorkommnisse ist daher wohl auf eine ungenügende Ueberwachung des Dienstes seitens der berufenen Kontrolorgane zurückzuführen, denn es unterliegt wohl keinem Zweifel, dass bei sorgfältiger Ueberwachung des Personals und sofortiger Abstellung wahrgenommener Uebelstände und Ordnungswidrigkeiten das Einreissen von Missbräuchen und das Angewöhnen von Unzukömmlichkeiten verhütet würden. Die Geehrte wird daher aufgefordert, dem Personal die gewissenhafteste Beachtung der Dienstesvorschriften neuerdings in Erinnerung zu bringen und den Kontrolsorganen, sowie sämmtlichen Vorständen die sorgfältigste Ueberwachung des Personals, des Dienstes und sämmtlicher Bahneinrichtungen strengstens aufzutragen, sowie dafür zu sorgen, dass diese Anordnungen auch auf das Pünktlichste befolgt werden.“

Der Erlass hätte sich eigentlich gegen die bedrohlichen Ersparnisse im Bahnerhaltungsdienste zu richten, indem durch die Hinausschiebung nothwendiger Investitionen oder Auswechselungen und deren Ersatz durch nothdürftige Reparaturen die Betriebssicherheit wirklich gefährdet erscheint. Denn an Ermahnungen des Personals haben es die Bahndirektionen nie fehlen lassen. Es ist aber auch an der Regierung, dass die hierfür von den garantirten Bahnen in ihren Jahresprälimiarien angesetzten Erfordernissen nicht gestrichen oder herabgemindert und deren nachgewiesene Auslagen für derartige unvorhergesehene Erfordernisse nicht bemängelt oder gar nicht anerkannt und somit die Unternehmungen zur Selbstdeckung durch das ruinöse Schuldenmachen genöthigt werden.

Verhandlungen des Oesterreichischen Staats-Eisenbahnrathes.

Die diesjährige Herbstsession wurde am 29. Oktober d. J. von dem Handelsminister mit folgender Ansprache eröffnet: „Es gereicht mir zur Befriedigung, die heutige Sitzung des Staats-Eisenbahnrathes als die erste, welche seit meinem Amtsantritte stattfindet, persönlich zu eröffnen und Sie, meine Herren, freundlichst zu begrüssen. Ich bringe Ihren Berathungen um so wärmere Sympathie entgegen, als ich auf den lebendigen Kontakt der Staats-Eisenbahnverwaltung mit den Interessentenkreisen den grössten Werth lege. Die ebenso reiche als vielseitige Sachkenntniss und Geschäftserfahrung, welche Ihre hochgeschätzte Mitwirkung, meine Herren, dem Staats-Eisenbahnbetriebe nutzbar macht, bieten mir volle Gewähr dafür, dass Ihre Berathungen und Beschlüsse den zum Theile schwierigen Verhältnissen und namentlich auch den Anforderungen der finanziellen Lage der Staatsbahnen Rechnung tragen werden. In dieser Hinsicht empfehle ich besonders die Anträge, welche Ihnen bezüglich der Regelung einiger Tariffragen zukommen werden, Ihrer eingehenden Würdigung. Im Laufe des verflossenen Sommers sind in rascher Aufeinanderfolge zwei ausgezeichnete Fachmänner ihrem Berufe entrissen worden, deren hervorragendes Wirken Sie, meine Herren, aus eigener Anschauung zu würdigen wiederholt Gelegenheit hatten, nämlich Hofrath Ritter v. Steingraber und Regierungsrath Dr. Lange v. Burgenkron. Ich glaube Ihrer Zustimmung, meine Herren, sicher zu sein, wenn ich der Trauer über den Verlust dieser beiden hochverdienten Männer auch an dieser Stelle Ausdruck gebe.“ Dieser zustimmend aufgenommenen Ansprache des Ministers reihten sich der „N. Fr. Pr. zufolge zunächst einige geschäftliche Mittheilungen an, worauf in die Berathung der Tagesordnung eingegangen wurde und, wie üblich, als erster Gegenstand der Bericht über die Ausführung der in der letzten Session gefassten Beschlüsse und die seit dieser Zeit getroffenen wichtigeren Verfügungen zur Verhandlung gelangten. Das hervorragende Interesse der Versammlung wendete sich den Mittheilungen über die Abänderung der Winter-Fahrordnung 1886/87 gegenüber den in der letzten Session hierfür bekanntgegebenen Grundzügen zu, wonach auf einzelnen Linien eine Reduktion, auf anderen eine Vermehrung der Züge eingetreten ist, im ganzen aber durch diese Aenderung eine Ersparniss an Zugkilometern erzielt wird. Der Referent des Fahrordnungs-Komitees, Ritter v. Lindheim, sowie die Vertreter der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen begründen die diesfalls getroffenen Massnahmen mit der durch den Staatsvoranschlag pro 1887 gebotenen grösstmöglichen Oekonomie, wogegen das Mitglied Dr. Schaup auf die durch die Zugsrestriktionen erschwerte Verbindung namentlich des Postverkehrs für Oberösterreich hinweist. Der von demselben gestellte Antrag auf Reaktivirung der in der Sommer-Fahrordnung bestandenen Tages-Kourierzugsverbindung mit Oberösterreich wird nach den Ausführungen des Fahrordnungs-Referenten und des Regierungsvertreters mit allen gegen zwei Stimmen abgelehnt, und werden hierauf die Anträge des Komitees, die von der Generaldirektion der Oesterreichischen

Staatsbahnen getroffenen Massnahmen zur Kenntniss zu nehmen, sowie die vorgeschlagenen Resolutionen, womit der Generaldirektion die Herstellung einer besseren Verbindung von Salzburg mit Steiermark, ferner die Einführung eines Güterzuges ab Linz für die Weiterbeförderung der daselbst mit dem kombinirten Tages-, Schnell- und Postzuge einlangenden Postsendungen empfohlen wird, einstimmig angenommen. Zu den Mittheilungen über kommerzielle Angelegenheiten werden vom dem für deren Berathung eingesetzten Komitee Anträge gestellt, und zwar: Berichterstatter Max Mauthner: 1. Dass das Handelsministerium ersucht werde, auf den Beschluss des Staats-Eisenbahnrathes rücksichtlich einer thunlichen Berücksichtigung der Handelsinteressen der hinterliegenden Stationen im Verkehre nach Triest bei passender Gelegenheit wieder zurückzukommen; 2. dass die Begünstigung für die Mühlenetablissements den gleichen Interessentenkreisen in gleicher Weise gewährt werden solle; endlich 3. dass das Handelsministerium ersucht werde, bei den Bahnen dahin zu wirken, dass: „Obst, offen verladen, in Waggonladungen von 10 000 Kilogramm", nach Klasse B tarifirt werde. Diese Anträge, sowie die Anträge der Mitglieder Schiebl und Ritter v. Proskowetz wegen Ermässigung der Frachtsätze für Torffabrikate und des Mitgliedes Dr. Endletzberger, betreffend die Avisirung der zu Gunsten der Parteien sich ergebenden Frachtdifferenzen, bezw. strenge Handhabung der diesfälligen Instruktion, werden sodann von der Versammlung angenommen. Die zweite Sitzung des Staats-Eisenbahnrathes brachte eine Anzahl wichtiger Erklärungen der Regierung. Zu dem Punkte der Tagesordnung: „Vorlage der Grundzüge für die Sommer-Fahrordnung 1887" wird von Seite des Berichterstatters Ritter v. Lindheim namens des Fahrordnungskomitees referirt nnd beantragt, dass der Staats-Eisenbahnrath die von der Generaldirektion vorgelegten Grundzüge für den Sommerfahrplan 1887, deren wesentlichster Punkt die Zusammenlegung der in Wien um 4 Uhr Nachmittags und 9 Uhr Abends abgehenden Schnellzüge, sowie die Auflassung des Schnellzuges um 1 Uhr 30 Minuten Nachmittags und des Pontafeler Nachtschnellzuges bilde, zur Kenntniss nehme. Bei diesem Gegenstande wird von Seiten der Mitglieder Dr. Heilsberg, Orel und Haardt Veranlassung genommen, die volkswirthschaftliche Bedeutung der Staatsbahnen in den Vordergrund zu stellen und zu betonen, dass die Staatsbahnen in erster Reihe diesen Rücksichten zu dienen haben. Der Antrag des Komitees wird sodann mit den in Bezug auf die Verlegung der Abgangs- und Ankunftszeiten mehrerer Züge vorgebrachten speziellen Wünschen angenommen. Zur Vorlage der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, betreffend die Reduzirung des Nachlasses von den Normalgebühren bei Retour- und Abonnementskarten von 25 auf 20 pCt. und die Erhöhung der Taxen für die Jahreskarten, wird gleichfalls von Seiten mehrerer Mitglieder gegen jede Erhöhung der Gebühren Stellung genommen und hierbei von dem Mitgliede Ritter v. Proskowetz gegenüber dem Finanzminister die Klage erhoben, dass derselbe in dem Bestreben, die Einnahmen der Staatsbahnen zu erhöhen, selbst so weit gehe, auf Tariferhöhungen zu dringen, wodurch Handel und Industrie beeinträchtigt würden. Der Vorsitzende Sektionschef Baron Czedik, trat diesen Ausführungen entgegen, indem er insbesondere darauf hinwies, dass dem Finanzminister die Wahrung sämmtlicher Finanzinteressen Oesterreichs obliege, und es daher begreiflich sein müsse, dass er im einzelnen sich für die Vermehrung der Einnahmen und gegen die Erhöhung der Ausgaben ausspreche. Der Antrag des Komitees, die Vorlage der Generaldirektion zur Kenntniss zu nehmen, wurde hierauf angenommen. Der von dem Mitgliede Lemach eingebrachte Antrag auf selbständige Vertretung jeder Handels- und Gewerbekammer im Staats-Eisenbahnrathe wurde sodann, dem Antrage des Referenten Jessler entsprechend, an die Regierung mit dem Ersuchen geleitet, denselben unter Berücksichtigung aller diesbezüglich in Betracht kommenden Interressen in Erwägung ziehen zu wollen. In Betreff einer Petition der Handels- und Gewerbekammer Troppau wegen besserer Zugsverbindungen Schlesiens mit Galizien, Mähren und Ungarn wird deren Abtretung an die Regierung zur thunlichsten Würdigung beschlossen. Hierauf gelangte die in der letzten Session eingebrachte Interpellation des Mitgliedes Struszkiewicz und Genossen zur Beantwortung. Dieselbe lautet: 1. Ob es wahr ist, dass die Generaldirektion der Carl-Ludwigbahn ein Ansuchen in Betreff der Erhöhung der bestehenden Transporttarife überhaupt überreicht hat; 2. ob es wahr ist, dass die Generaldirektion der Galizischen Carl-Ludwigbahn ein Projekt der Betriebs- und Verwaltungsübernahme der K. K. Staatsbahnen in Galizien durch dieselbe dem K. K. Handelsministerium überreicht hat; 3. wie die Regierung diesen Projekten und Ansuchen gegenüber sich zu verhalten gedenke. — Die Beantwortung erfolgte durch den Regierungsvertreter Ministerialrath R. v. Pollanetz im Auftrage des Handelsministers. Derselbe verwies auf das bekannte Einschreiten der Galizischen Carl-Ludwigbahn wegen Erhöhung ihrer Tarife, welches jedoch später zurückgezogen wurde. In Bezug auf den zweiten Theil der Interpellation bemerkte der genannte Regierungsvertreter folgendes: „Ein förmlicher Antrag in Bezug auf die Betriebs- und Verwaltungsübernahme der K. K. Staatsbahnen in Galizien durch die Verwaltung der Galizischen Carl-Ludwigbahn liegt dem Handelsministerium nicht vor. Dagegen bildet allerdings die gedachte Betriebsübernahme den Gegenstand einer aus den Kreisen der Verwaltung der Galizischen Carl-Ludwigbahn hervorgegangenen, in nichtoffizieller Form vorgebrachten Anregung. Diese Anregung hat zunächst Anlass zu eingehenden Erhebungen und Studien geboten, welche, insoweit sie bereits zum Abschlusse gelangt sind, noch einer reiflichen Erwägung und Ueberprüfung aus verschiedenen Gesichtspunkten bedürfen. Es ist dabei nämlich klarzustellen, ob die angeregte Betriebsübernahme der Galizischen Transversalbahn durch die Galizische Carl-Ludwigbahn, wenn sie auch den Aktionären der letztgenannten Bahn Nutzen bringt, auch für das Eisenbahnärar und den garantirten Staatsschatz jene finanziellen Vortheile bieten würde, welche bei der bezüglichen Anregung vorausgesetzt wurden. Nicht minder ist eine auf diesem Wege herbeizuführende Betriebsvereinigung, bei welcher übrigens die besonderen Verhältnisse des Landes nicht unberücksichtigt gelassen werden können, namentlich von dem Gesichtspunkte zu prüfen, ob einem solchen Vorgehen aus staatswirthschaftlichen und verkehrspolitischen Rücksichten nicht etwa Bedenken im Wege stehen. Weiter ist im vorliegenden Falle noch zu erwägen, inwiefern die in Anregung gebrachten, übrigens nur in den allgemeinsten Umrissen angedeuteten Modalitäten der fraglichen Betriebsübernahme den staatlichen und öffentlichen Interessen entsprechen. Bei diesem Anlasse wurde übrigens von Seite des Handelsministeriums auch die Frage in Erwägung gezogen, ob nicht der erheblichste, durch die angeregte Betriebsvereinigung zu erzielende finanzielle Effekt auch ohne eine solche Betriebsvereinigung etwa im Wege einer Vereinbarung zu erzielen wäre, durch welche an Stelle des bestehenden Verkehrskartells eine Interessengemeinschaft sämmtlicher Galizischer Eisenbahnen im Güterverkehr gesetzt würde. Das Ergebniss der in letzter Hinsicht im Zuge befindlichen Erhebungen und die auf Grund derselben etwa getroffene Vereinbarung wird selbstverständlich dem Staats-Eisenbahnrath im geeigneten Zeitpunkt zur Kenntniss gebracht werden." Im Auftrage des Handelsministers schloss der Vorsitzende unmittelbar nach Beantwortung dieser Interpellation die diesjährige Session des Staats-Eisenbahnrathes.

Export von Schlachtvieh auf dem Bodenseegebiete und der Schweiz.

Dem „P. Ll." wird berichtet: Die Zufuhren an Hornvieh Oesterreichisch-Ungarischer Provenienzen zu Schlachtzwecken nach den Gebieten des Bodensees und der Schweiz hatten dieses Jahr während der Hauptkonsumtionszeit — in den Sommermonaten — aussergewöhnliche Dimensionen angenommen; dieselben betrugen innerhalb der Monate Mai, Juni, Juli, August und September etwa 1 800 Waggonladungen, wovon etwa 200 Waggons mit Ungarischen Ochsen, welche dieses Jahr zum erstenmale in grösseren Mengen direkt in den Handel kamen. Die Mehrzahl der Schlachtthiere lieferten die Oesterreichischen Alpenländer (Salzkammergut, Steiermark, Ober- und Niederösterreich, Kärnten u. s. w.). Noch ist zu bemerken, dass die Schweiz dieses Jahr sich ausnahmsweise stark am Importe aus Oesterreich betheiligte. Bei einer Gesammteinfuhr im ersten Halbjahre 1886 von 21 882 Stück befanden sich 10 154 Stück Oesterreichisch-Ungarische Provenienzen, während den Rest Deutschland, Frankreich und Italien lieferte. Auch an sonstigem Schlachtvieh, wie Schweine und Schafe, mehrt sich der Konsum und hat namentlich Ungarn gute Chancen, einen grösseren Theil des diesfälligen Bedarfes decken zu können.

Wie soll der Personenverkehr auf Eisenbahnen zur Zeit von Epidemien sanitär geregelt werden?

Im Eisenbahnklub hielt über dieses Thema Dr. Baron Mundy einen aktuell sehr interessanten Vortrag. Er führte zunächst die Thatsache an, dass die Erkrankungen an Cholera auf Eisenbahnfahrten sehr selten sind, und besprach dann die „Normen über das Verhalten der Eisenbahnbeamten beim Vorkommen von Cholera-Erkrankungen und -Todesfällen". Baron Mundy wies nach, dass diese Vorschriften ganz unzulänglich seien und den praktischen Verhältnissen nicht entsprechen, und machte dann einige Vorschläge, deren Durchführung allerdings mit grösseren Kosten verbunden sein würde. Diese Vorschläge gehen dahin, dass zunächst geeignete infektionsfreie Transportmittel, Tragbahren und Wagen angeschafft, Isolirungsräume auf den Stationen errichtet und Aerzte für diesen Sanitätsdienst acquirirt werden sollen. Zum Schlusse machte Baron Mundy einige allgemeine Bemerkungen über den Verlauf der Cholera und zeigte, dass die Cholera in unseren Gegenden den epidemischen Charakter verloren habe. Trotzdem dürfe man die sanitären Massregeln nicht ausser Acht lassen. In den üblichen Dankesworten äusserte sich der Klubpräsident u. a.

wie folgt: Der Vortragende hat zwar ein uns alle sehr schmerzliches Thema berührt, hat aber zugleich die Schrecken und Gefahren der von ihm geschilderten Epidemie speziell in Anwendung auf unser Gebiet, den Eisenbahnverkehr, wesentlich abgeschwächt. Er hat aber gleichzeitig angeführt, dass es nicht gar so nothwendig ist, besondere Vorkehrungen zu treffen, weil der Eisenbahnverkehr von den Gefahren der Cholera ziemlich verschont bleibt.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die äusserst deprimirende Finanzlage Ungarns, die wir an anderer Stelle gewürdigt haben, drückte in der abgelaufenen Woche auf die Börse. Infolge dessen wichen auch Ungarische garantirte Bahnen, wogegen Böhmische Bahnen fast Tag um Tag stiegen, ohne ein eigentliches Geschäft herbeizuführen, da sich diese Papiere in festen Händen befinden. Von dieser günstigen Stimmung waren auch Elbethal (170.50), insbesondere aber Staatsbahn (246) berührt, wozu auch die nunmehr bestätigte Nachricht beitrug, dass sogar auf den Transport von etwa 30 000 Waggons Dünger von Temesvar nach Böhmen die Aussicht vorhanden ist. Auch Carl-Ludwig (192.80) avancirte über die diesbezüglichen, dem Staats-Eisenbahnrathe gemachten Mittheilungen. Ohne bekannten Grund waren endlich Nordwestbahn (170.25) und Südbahn (105.20) etwas matter.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Adressenverzeichniss der Wagen-Verwaltungen. Die Kommission für das Vereins-Wagenregulativ hat sich in ihrer letzten Sitzung u. a. auch mit der Revision des dem Adressenverzeichnisse der Wagenverwaltungen zu Grunde liegenden Formulars beschäftigt; das Ergebniss der bezüglichen Verhandlungen war folgendes:

1. Die Spalte 8 des Verzeichnisses („Meldungen über Wagenbeschädigungen sind zu senden an:“) ist gestrichen worden.
2. Der Kopf der Spalte 11 ist wie folgt abgeändert worden: „Brauchbare, sowie solche unbrauchbar gewordenen Wagentheile, welche von der Wageneigenthümerin verlangt werden, sind zurückzusenden an:“
3. In Spalte 2 des Adressenverzeichnisses sollen (unter der abgekürzten Bezeichnung der betreffenden Bahn) die Adressen der Direktivbehörden sämmtlicher im Verzeichnisse aufgeführten Bahnen (in Klammern) angegeben werden.

Ein diesen Beschlüssen entsprechend entworfenes Formular für das neu aufzulegende Adressenverzeichniss ist den Vereins-Verwaltungen zur Ausfüllung nach Massgabe des Vordrucks und unter dem Ersuchen, dasselbe spätestens bis zum 1. Januar 1887 zurückzugeben, übersandt worden.

Antrag auf Aufnahme in den Verein. Der von der Kommission für das Vereinsstatut befürwortete Antrag der Direktion der Braunschweigischen Landes-Eisenbahngesellschaft auf Aufnahme in den Verein ist zur Abstimmung verstellt worden und ist über dessen Annahme oder Ablehnung bis zum 12. Dezember d. J. an die geschäftsführende Direktion Erklärung (nur im Falle der Ablehnung erforderlich) abzugeben.

Die Verhältnisse der Antragstellerin sind folgende:

Die z. Z. im Betriebe der Braunschweigischen Landes-Eisenbahngesellschaft stehenden Strecken

a) Braunschweig Nordbahnhof-Derneburg (44,11 km),
b) Hcheweg-Wolfenbüttel (3,95 km) und
c) Braunschweig Wilhelmithorbahnhof-Braunschweig Staatsbahnhof (2,20 km), zusammen 50,26 km,

von denen die unter b aufgeführte zuletzt und zwar am 17. v. Mts. eröffnet worden ist, sind als Bahnen untergeordneter Bedeutung mit normaler Spurweite gebaut und bilden drei unmittelbar zusammenhängende, durch Strecken in fremdem Eigenthume nicht unterbrochene Linien, welche in Braunschweig an die Strecken des Direktionsbezirks Magdeburg, in Derneburg an diejenigen des Bezirks Hannover Anschluss haben.

Sämmtliche Strecken dienen dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr und werden nach den Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung mit Dampfkraft betrieben.

Die Braunschweigische Landes-Eisenbahngesellschaft hat ihren Sitz in Braunschweig und es werden deren Angelegenheiten ausser durch die Generalversammlung noch durch den Aufsichtsrath und durch die aus 3 Mitgliedern bestehende Direktion (deren Domizil gleichfalls in Braunschweig ist) besorgt.

Die Direktion vertritt die Gesellschaft nach Aussen und Innen mit allen Befugnissen und Pflichten, welche die Gesetze und das Statut dem Vorstande einer Aktiengesellschaft beilegen, insbesondere liegt derselben die ganze Leitung der Verwaltung ob.

Die Reparatur der aus 10 Lokomotiven, 18 Personenwagen, 4 Gepäck- und Postwagen, 39 bedeckten, 119 offenen Güterwagen und 16 Langholzwagen bestehenden Betriebsmittel wird bis zur erfolgten Einrichtung der in Aussicht genommenen eigenen Werkstatt in der Königlichen Hauptwerkstatt Braunschweig erfolgen. Der Betrieb wird auf allen Strecken durch eigenes Fahrpersonal besorgt.

Vereins-Kilometerzeiger. Die geschäftsführende Direktion hat die Kilometerzeiger No. 3 (Badische Staatsbahn), No. 55 (Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen) und No. 63 (Buschtěhrader Eisenbahn) neu, zu No. 130 (alphabetisches Verzeichniss der Stationen und Haltestellen) den I. Nachtrag, zum Kilometerzeiger No. 75 (Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn-Gesellschaft) und zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern je den II. Nachtrag, zu den Kilometerzeigern No. 45 (Sächsische Staatsbahn), No. 78 (K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft) und No. 88 (Niederländische Staatsbahn) je den III. Nachtrag, endlich zum Kilometerzeiger No. 82 (Ungarische Staatsbahn) den IV. Nachtrag ausgegeben. Die hierdurch aufgehobenen älteren Kilometerzeiger No. 3 nebst den Nachträgen I und II, die Kilometerzeiger No. 55 und 56 (bisher Arad-Csanáder bezw. Arad-Körösvölgyer Eisenbahn) und Kilometerzeiger No. 63, ferner die Nachträge I und II zum Kilometerzeiger No. 88, endlich die Nachträge I—III zum Kilometerzeiger No. 82 sind aus den Händen der Dienststellen zurückzuziehen und zu vernichten.

Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die Verzeichnisse No. 1 (Aachen-Jülicher Eisenbahn), No. 82 (Ungarische Staatsbahn) und die bisher noch nicht erschienene alphabetische Uebersicht der Eisenbahnen mit Angabe der Nummer des betreffenden Güterwagenpark-Verzeichnisses (No. 131) hat die geschäftsführende Direktion neu, zum Verzeichniss No. 45 (Sächsische Staatsbahn) den II. Nachtrag, zum Verzeichniss No. 22 den III. Nachtrag und zur Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen den VI. Nachtrag ausgegeben. Infolge dessen sind die bisher gültigen Verzeichnisse No. 1 und 82 nebst Nachtrag I zu letzterem, sowie die Nachträge I und II zum Verzeichniss No. 22 aufgehoben und — nach Zurückziehung derselben aus den Händen der Dienststellen — zu vernichten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4777 vom 30. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 4798 vom 31. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag der Braunschweigischen Landes-Eisenbahngesellschaft auf Aufnahme in den Verein (abgesandt am 3. d. Mts.)

No. 4850 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 4. und 5. d. Mts.).

No. 4852 vom 31. v. Mts. an die Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, Begleitschreiben zum Protokoll der am 19./20. v. Mts. in Lindau abgehaltenen Sitzung (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 4862 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Abonnement auf das technische Vereins-Organ (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 4874 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 4. und 5. d. Mts.).

No. 4876 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die No. 10 der Veränderungs-Nachweisung zur Vereinskarten-Liste vom 1. Januar d. J. (abgesandt am 5. d. Mts.).

Elsass-Lothringische und Wilhelm-Luxemburg Eisenbahnen.

Aus dem Verwaltungsberichte des Rechnungsjahres 1885/86.

Dem umfangreichen Berichte über die Verwaltung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg Eisenbahnen entnehmen wir die nachstehenden Angaben:

Das Bahnnetz der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen umfasste am Schlusse des Rechnungsjahres 1885/86 1 305,05 km, wovon 182,26 km auf Bahnen untergeordneter Bedeutung entfielen; von den Hauptbahnen sind 552,95 km zweigleisig, die 1,03 km lange Strecke Saargemünd-Preussische Grenze ist an die Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische) zu Köln verpachtet, wogegen 14,88 km von anderen Bahnverwaltungen gepachtet sind; von sämmtlichen Strecken dienen 14,83 km nur dem Güterverkehre. Die Gesammtlänge der für Rechnung des Reiches betriebenen Bahnstrecken betrug Ende März 1886 1 318,90 km gegen 1 314,25 km im Vorjahre. Die mittlere Betriebslänge berechnet sich auf 1 316,24 km und zwar 1 304,07 km für den Personenverkehr (gegen 1 297,43 km) und 1 316,24 km für den Güterverkehr (gegen 1 304,63 km).

Die im Grossherzogthum Luxemburg gelegenen, der Wilhelm-Luxemburg Eisenbahngesellschaft gehörigen, im Betriebe der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen befindlichen Strecken haben eine Länge von 191,77 km. Die an das Bahnnetz anschliessenden Gruben-, Industrie- und sonstigen Bahnen

hatten bei den Reichseisenbahnen eine Länge von 109,21 km, bei den Wilhelm-Luxemburg Eisenbahnen eine solche von 65,14 km, davon waren bei der ersteren 101,03 km normal- und 8,18 km schmalspurig, bei der letzteren 13,66 km normal- und 51,48 km schmalspurig. Von den anschliessenden schmalspurigen Bahnen dienen die Bahnen von Rappoltsweiler Bahnhof nach Rappoltsweiler Stadt, von Colmar nach Schnierlach resp. nach Winzenheim resp. nach Horburg, von Lützelburg über Pfalzburg nach Wilsberg, von Luxemburg nach Remich, von Kruchten nach Fels und die Mülhauser Strassenbahn dem Personen- und Güterverkehr und wird der Betrieb von den Eigenthümern für eigene Rechnung ausgeführt.

Verkehrsverhältnisse. Die Ergebnisse des Personenverkehrs erweisen sich im Vergleich zum Vorjahre als befriedigend, indem die Gesammtzahl der beförderten Personen von 12 000 226 auf 12 246 351, also um 246 125 = 2,1 pCt., und die erzielte Gesammteinnahme von 9 975 497 *M.* auf 10 109 208 *M.*, also um 133 711 *M.* = 1,3 pCt., somit in höherem Masse gestiegen sind, als die Gesammtlänge der dem Personenverkehr dienenden Bahnstrecken.

Gegenüber der grösseren Anzahl der beförderten Personen und der dafür erzielten höheren Einnahmen ist die kilometrische Gesammtleistung der Personenwagen von 73 881 815 Achkm auf 72 635 911 Achskm, als um 1 245 904 Achskm = 1,7 pCt. zurückgegangen, so dass eine entsprechend vortheilhaftere Ausnutzung der bewegten Plätze stattgefunden hat.

Die Mehreinnahme entspringt zum grössten Theil aus dem Durchgangsverkehr, dessen Gesammterträgnisse von 531 876 *M.* auf 611 954 *M.*, also um 80 078 *M.* = 15,0 pCt. gestiegen sind; aber auch der Binnenverkehr zeigt in der Steigerung des Erträgnisses von 6 932 904 *M.* auf 6 996 051 *M.* ein um 63 147 *M.* = 0,9 pCt. besseres Ergebniss; ein kleiner Rückgang ist dagegen bei dem direkten Verkehr eingetreten, derselbe ist von 2 508 225 *M.* auf 2 498 783 *M.*, also um 9 442 *M.* = 0,4 pCt. gesunken.

Das Gesammtergebniss des Personenverkehrs würde sich wahrscheinlich noch besser gestaltet haben, wenn nicht die Cholera in Italien, dem südlichen Frankreich und Spanien erneut aufgetreten wäre.

Im Gepäckverkehr ist die Gesammteinnahme von 622 683 Mark auf 625 643 *M.*, also um 2 960 *M.* = 0,5 pCt. gestiegen, was dem Verhältniss des kilometrischen Zuwachses der Bahnlänge gleichkommt.

Ungünstig dagegen waren die Ergebnisse des Güterverkehrs, bei welchem die Transportmenge von 9 920 003 t auf 9 599 925 t, also um 320 078 t = 3,2 pCt. und die Transporteinnahme von 31 383 238 *M.* auf 29 962 810 *M.*, also um 1 420 428 Mark = 4,5 pCt. gegen das Vorjahr zurückgegangen sind.

Veranlasst ist dieser Rückgang einestheils durch die bei einzelnen grösseren Industriezweigen herrschende Geschäftsstille, anderntheils aber durch Ausfall gewisser Massentransporte.

Insbesondere ist die Einnahme aus dem Transport von Getreide, Petroleum, Steinkohlen, Kokes und Holz gegen das Vorjahr in erheblichem Masse zurückgeblieben.

Ergebnisse des Betriebes. Eine Vergleichung der Durchschnittsverhältnisse des Gesammtverkehrs im Jahre 1885/86 mit denen des Vorjahrs ergibt eine Betriebslänge im Jahresdurchschnitt von 1 490,28 (gegen 1 478,67) km und ein Anlagekapital und zwar das volle von 467 978 617 (gegen 466 471 887) *M.* resp. reduzirt (nach Abzug einer Summe von 91 433 428 *M.*, um welche die erworbenen Bahnstrecken theurer bezahlt sind, als deren Herstellungskosten betragen haben) auf 376 545 189 (gegen 375 038 459) *M.* Im ganzen wurden 12 246 351 (gegen 12 000 226) Reisende, 25 619 (gegen 25 856) t Gepäck, 33 298 (gegen 33 161) Hunde, 43 504 (gegen 45 343) t Eilgut, 363 966 (gegen 368 915) t Stückgut, 8 693 106 (gegen 8 902 857) t Wagenladungsgut, 5 442 (gegen 14 209) t Baugut, 489 936 (gegen 585 603) t Betriebsdienstgut, 3 971 (gegen 3 076) t Militärgut, 92 (gegen 156) Militärfahrzeuge, 3 249 (gegen 2 986) Militärpferde, 1 083 (gegen 1 046) Fahrzeuge aller Art, 288 (gegen 257) Leichen, 16 160 (gegen 12 811) Pferde, 684 984 (gegen 1 077 584) Stück sonstiges Vieh und 31 473 (gegen 36 307) Achsen Vieh im ganzen befördert. Die Einnahme aus der Personenbeförderung einschliesslich der Nebenerträge beziffert sich auf 10 109 208 (gegen 9 975 497) *M.*, an Reisegepäckfracht wurden 625 643 (gegen 622 683) *M.*, für Hundetransporte 12 406 (gegen 12 622) *M.*, für Eilgut 923 372 (gegen 971 874) *M.*, für Frachtgut 29 039 437 (gegen 30 411 363) *M.*, für Postgüter 49 127 (gegen 50 267) *M.*, für Militärgüter 37 933 (gegen 30 814) *M.*, für Betriebsdienstgut 26 766 (gegen 56 851) *M.*, für die Beförderung von Fahrzeugen aller Art 30 745 (gegen 41 745) *M.*, für Leichentransporte 10 814 (gegen 10 044) *M.*, für die Beförderung von Pferden und sonstigem Vieh 422 774 (gegen 540 761) *M.*, für Werth- und Lieferfristversicherung 41 855 (gegen 46 642) *M.*, für Provision und Lagergelder 698 606 (gegen 746 663) *M.*, aus Veräusserungen und Diversen u. s. w. 3 096 822 (gegen 3 211 850) *M.* vereinnahmt. Die Gesammteinnahme bezifferte sich auf 45 122 514 (gegen 46 729 685) *M.* oder auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge auf 30 277 (gegen 31 602) *M.* Jede beförderte Person hat durchschnittlich 24,59 (gegen 24,55) km und jede Tonne Gut 87,38 (gegen 87,34) km durchfahren.

Die Ausgaben betrugen insgesammt 28 121 402 (gegen 28 908 350) *M.* oder pro Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge 18 869 (gegen 19 550) *M.*; von denselben entfallen auf die allgemeine Verwaltung 7,84 (gegen 7,43) pCt., auf die Bahnverwaltung 27,36 (gegen 28,63) pCt., auf die Transportverwaltung 57,08 (gegen 56,48) pCt. und auf Pachterträge und Zinsen 7,72 (gegen 7,46) pCt. Die Ausgaben absorbirten von der Bruttoeinnahme 62,32 (gegen 61,86) pCt. Der Einnahmeüberschuss belief sich auf 17 001 112 (gegen 17 821 335) *M.* oder auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge aut 11 408 (gegen 12 052) *M.*; von dem Ueberschuss entfallen 15 989 875 *M.* auf die Reichseisenbahnen und 1 011 236 *M.* auf die Wilhelm-Luxemburg Eisenbahn. Das bis zum 31. März 1886 aufgewendete Anlagekapital hat sich mit 3,63 pCt. bezw. das reduzirte Anlagekapital mit 4,52 pCt. verzinst. Den Ausgaben für die Wilhelm-Luxemburg Eisenbahn tritt noch die Summe von 1 353 815 *M.* (für Verzinsung des vorhandenen nicht zu Lasten des Betriebsfonds beschafften Betriebsmaterials, die Zinsen des für Ausrüstung, Erneuerung u. s. w. verwendeten Kapitals, der hiervon vertragsmässig zurückzuerstattende Betrag und die Kosten für Abnutzung und Erneuerung des Betriebsmaterials) hinzu, unter Anrechnung des Ueberschusses stellt sich somit die Mehrausgabe für die Wilhelm-Luxemburgbahn im Jahre 1885/86 auf 342 578 *M.* Das 54 265 496 *M.* betragende Anlagekapital dieser Bahn hat sich unter Zugrundelegung der Einnahmen von 5 987 754 *M.* und der reinen Betriebsausgaben (also ausschliesslich der Pacht u. s. w.) von 2 956 937 *M.*, bei einem Ueberschusse von 3 030 817 *M.* mit 5,59 pCt. verzinst. Zieht man von dem Ueberschusse die in das Schuldkonto einzutragenden, jährlich zu erstattenden Beträge mit Ausnahme der Zinsen, welche letztere nach Kapitalisirung dem Anlagekapitale zugeschlagen sind, mit 661 048 *M* ab, so berechnet sich der Ueberschuss auf 2 369 769 *M.* und die Verzinsung des Anlagekapitals beträgt alsdann 4,36 (gegen 4,37) pCt. im Vorjahre.

Amerikanische Korrespondenz.

Der Silver Creek Unfall.

Der Mitte September bei Silver Creek auf der sogenannten Nickel Plate (Newyork, Chicago und St. Louis) Eisenbahn stattgehabte Unfall, bei welchem nach den Mittheilungen der „Railr. Gaz." 14 Personen getödtet und 19 verletzt wurden, übertrifft an Schwere nicht allein alle in diesem Jahre, sondern auch die seit 1880 in den Vereinigten Staaten vorgekommenen Unfälle. Er bestand in dem Zusammenstoss eines Vergnügungszuges mit einem Lokal-Güterzuge auf freier Strecke einer eingleisigen Bahn und bestätigt wiederum, dass die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls bei Extra-Vergnügungszügen erheblich grösser ist, als bei fahrplanmässigen Zügen.

Die Veranlassung zu dem Unfalle war theils die Unklarheit des Inhalts der allgemeinen Vorschriften bezw. des von der Zugleitung (train dispatcher) gegebenen Befehls, theils die Unvorsichtigkeit des Lokomotivführers und des Zugführers des Vergnügungszuges, welche den ihnen ertheilten Befehl durch einen auf der Strecke stehenden Signalmann ergänzen liessen und infolge dessen an dem vorgesehenen Kreuzungspunkt vorüberfuhren, indem sie einen dort wegen eines Mangels an der Maschine stehen gebliebenen Zug für denjenigen hielten, mit dem sie zu kreuzen hatten. Kurven und Einschnitte verhinderten die freie Aussicht. Beide genannten Beamte sind von der Jury schuldig befunden und verhaftet.

Der Vergnügungszug war ein sehr schwerer; er bestand aus 14 voll besetzten Wagen. Die Maschinen erlitten verhältnissmässig nur geringe Beschädigungen. Dass der Zusammenstoss gleichwohl für den, als zweiter hinter der Maschine laufenden, mit 40 Reisenden besetzten Rauchwagen so verderblich wurde, kam grösstentheils daher, dass die Zugstange des zwischen diesem und der Maschine laufenden Gepäckwagens höher stand, als die des Rauchwagens, so dass ersterer sofort auf letzteren aufstieg, sich in ihm in die Höhe der Sitze hineinschob (telescoped) und jeden Insassen, der nicht das Glück hatte, auf den Fussboden geworfen zu werden, tödtete oder zerquetschte. Die ganze Kraft des Zusammenstosses vereinigte sich also beim Zerstören der Maschinen und der beiden Wagen. Am Hintertheil des Zuges wurde der Stoss nicht sehr gefühlt und nicht ein einziges Rad entgleiste dort.

Hierin liegt, sagt jenes Blatt, nichts auffälliges, denn so schrecklich auch das Ineinanderschieben für die davon Betroffenen ist, so gibt es doch keine sanftere Art, einen Zug auf eine Entfernung von 2—3 Wagenlängen anzuhalten, als beim völligen Zerbrechen der wirklich schwachen Holztheile eines Personenwagens, nachdem das Teleskopiren begonnen hat.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Güterverkehr.

Die Bestimmungen des diesseitigen **Lokal-Gütertarifs**, Theil II vom 1. Juli 1885 (Seite 10 Zusatzbestimmung zu § 61 des Betriebsreglements), betreffend die Auslieferung der mit direkten Frachtbriefen aus Russland eingehenden Gütersendungen an die Inhaber der Russischen Duplikat-Frachtbriefe, werden in gleicher Weise auf die Station Inowrazlaw ausgedehnt.

Bromberg, den 29. Oktober 1886. (2292)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlen-Verkehr nach dem Direktionsbezirk Hannover. Mit Gültigkeit von heute ist für den Transport von Steinkohlen in Wagenladungen von 10 000 kg von Hostenbach nach Bockenheim ein direkter Frachtsatz von 0,62 *M.* pro 100 kg in Kraft getreten.

Köln, den 1. November 1886. (2293)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der im internen Gütertarife unter D enthaltene Tarif für die **Beförderung von Gütern auf Verbindungsbahnen** ist durch Aufnahme besonderer Ueberfuhrgebühren für Güter, welche in Konstanz und Petershausen auf die Gleise der Lagerhäuser der Badischen Staatsbahnen in Konstanz verbracht werden, ergänzt worden. Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterstationen.

Karlsruhe, den 30. Oktober 1886. (2294)
Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Südwestdeutschen Tarifheft 8 (Badisch - Pfälzischer Güterverkehr) kommt mit Gültigkeit vom 1. November d. J. der Nachtrag XVI zur Einführung; derselbe enthält Ergänzungen der Ausnahmetarife, insbesondere für Getreidetransporte ab Ludwigshafen a/Rhein und Berichtigung von Frachtsätzen.

Karlsruhe, den 1. November 1886. (2295)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Oberhessische Eisenbahnen. Mit dem 1. November c. tritt der Nachtrag IV zum **Oberhessisch - Bayerischen Gütertarif** in Kraft, über dessen Inhalt die Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Giessen, den 30. Oktober 1886. (2296)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Direktion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 4. November d. J. werden die neu eröffneten Stationen der Grossh. Badischen Staatsbahnen Halbmeil und Schiltach in den Südwestdeutschen Verbandsgüterverkehr sowie in den Nassau-Badischen Güterverkehr einbezogen. Nähere Auskunft über die Tarifverhältnisse ertheilen die diesseitigen Stationen. (2297)

Karlsruhe, den 1. November 1886.
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Mit dem 5. November 1886 treten innerhalb der Staatsbahntarife **Bromberg-Altona, Hannover und Oldenburg** Ausnahmesätze für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke, getrocknete und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesyrup, Traubenzucker (Glykose) und Traubenzuckersyrup, zur überseeischen Ausfuhr bestimmt, im Verkehr von Station Montwy des Bezirks Bromberg nach Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Harburg des Bezirks Hannover, Cuxhaven der Unterelbeschen Eisenbahn, Hamburg des Bezirks Altona, sowie Brake, Elsfleth und Nordenhamm der Oldenburgischen Staatsbahn in Kraft.

Bromberg, den 31. Oktober 1886. (2298)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eydtkuhnener Transit - Güterverkehr. Im Transit - Güterverkehr der Station Eydtkuhnen können die von Russland nach Eydtkuhnen trans. gemäss der Ausnahmetarife I A und II des Deutsch-Russischen Güter - Tarifs beförderten Flachs-, Hanf- etc. Transporte in Eydtkuhnen abgenommen werden. Dieselben Quantitäten müssen spätestens 6 Monate nach der Ankunft in Eydtkuhnen, unter Vorlage des ersteren Frachtbriefes, zum Weitertransport westlich Eydtkuhnen wieder neu aufgegeben werden, um nach den ermässigten Frachtsätzen der vom 1. Oktober 1886 gültigen Ausnahmetarife I A und II des Eydtkuhnener Transittarifs — Siehe Nachtrag I — befördert zu werden. Das Abladen bezw. Aufladen in Eydtkuhnen ist Sache der dortigen Empfänger bezw. Versender.

Bromberg, den 31. Oktober 1886. (2299)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch-Norddeutscher bezw. Galizisch - Niederländischer Eisenbahnverband. Mit dem 1. Dezember d. J. tritt zum Galizisch-Norddeutschen bezw. Galizisch - Niederländischen Verbandtarif Heft 1, 2 und 3 vom 1. November 1885 unter der Bezeichnung „Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband“ je ein Nachtrag III in Kraft. Dieselben enthalten u. a. Aenderung bezw. Ergänzung der besonderen Bestimmungen, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze für den Klassentarif und einzelne Ausnahmetarife (Eisen, Flachs, Heringe, Reis), neue Ausnahmefrachtsätze für Zinkweiss, Einbeziehung von Stationen, Aufhebung der direkten Abfertigung von gehobelten und genutheteten Brettern aus hartem Holz, der Frachtsätze für die Niederländischen Verbandsstationen und für Station Nymwegen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), sowie Berichtigungen.

Soweit Tariferhöhungen bezw. Verkehrsbeschränkungen vorliegen, bleiben die gegenwärtigen Sätze noch bis zum 31. Dezember d. J. einschl. in Kraft.

Exemplare der Nachträge sind auf den Verbandsstationen und zwar derjenige zu Heft 1 und 3 unentgeltlich und derjenige zu Heft 2 zum Preise von 0,55 *M.* zu haben.

Breslau, den 29. Oktober 1886. (2300)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Mit dem 15. November d. J. tritt zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von **Steinkohlen** und **Kokes** von diesseitigen Stationen nach Stationen:

a) der Oesterreichischen Südbahn, Wien-Pottendorf - Wien-Neustädter, und Raab - Oedenburg - Ebenfurter Eisenbahn und
b) der Oesterreich.-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft (Strecke Wien-Bruck a. d. L. - Szt. Janos) je ein Nachtrag III in Kraft.

Dieselben enthalten für eine Anzahl Kohlen - Versandstationen ermässigte Frachtsätze und können Exemplare hiervon von unserem Verkehrsbüreau und den Versandstationen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 31. Oktober 1886. (2301)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 4. November l. J. gelangt zum **Badisch-Württembergischen Gütertarif** vom 1. Mai 1882 der Nachtrag 14 zur Einführung. Derselbe kann bei den diesseitigen Dienststellen unentgeltlich bezogen werden. (2302)

Karlsruhe, den 3. November 1886.
Generaldirektion.

Betrifft Ausnahmetarif für Steinkohlen nach Stationen des Direktionsbezirks Erfurt und der Thüringischen Privatbahnen vom 1. April 1884.

Steinkohlensendungen nach Station Göschwitz der Weimar - Geraer Eisenbahn werden in Ladungen von mindestens 10 000 kg vom 10. November d. J. ab zu den um 0,07 *M.* für 100 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Weimar befördert.

Elberfeld, im November 1886. (2303)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Für den Transport von eisernen Panzerplatten von Dillingen a. d. Saar nach Triest kommt bis auf Weiteres bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief der Frachtsatz von 31,80 Frcs. pro Tonne zur Anwendung.

Für Sendungen nach Pola ist als Zuschlagstaxe 1,78 Frcs. pro Tonne zu berechnen.

München, den 2. November 1886. (2304)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 87 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 6. November 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

1. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Böhmisch-Bayerisch-Hessisch-Nassauischer Güterverkehr. Vom 1. November d. J. ab bis auf Weiteres werden die im Verkehre mit Pilsen leer zurückgehenden in Bierspezialwagen verladenen Bierfässer nach den Frachtsätzen des Spezialtarifs III, das Effektivgewicht für mindestens aber für 1000 kg befördert. (2305)

Frankfurt a/M., den 2. November 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Triest-Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit 1. Dezember 1886 tritt im Nachtrag I zu dem ab 1. Mai 1886 gültigen Verband - Gütertarif Theil II, besondere Bestimmungen und Tariftabellen für den direkten Güterverkehr zwischen Triest, Fiume, Pola und Rovigno einerseits und Stationen der Kgl. Preussischen Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau, Berlin, Bromberg und Erfurt andererseits, in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Frachtsätze für Zink in Blechen, bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder bei Bezahlung der Fracht hierfür, im Seeexport via Triest oder Fiume nach jenseits des Suezkanales gelegenen Häfen.

Exemplare des bezeichneten Nachtrages können bei den Verbandsverwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 1. November 1886. (2306)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Submissionen.

Die Lieferung von 5 Stück dreiachsigen Personenwagen III. Klasse soll vergeben werden.

Termin zur Eröffnung der Angebote ist auf Dienstag, den 23. November d. J. Vormittags 11 Uhr, im maschinentechnischen Büreau anberaumt.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen hier zur Einsicht aus und werden auch gegen Zahlung von 1,50 ℳ verabfolgt. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Hannover, den 30. Oktober 1886. (2307)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Main - Neckar Eisenbahn. Vergebung von Betriebsmaterialien. Der Bedarf der für das Jahr 1887 erforderlich werdenden: Brennmaterialien, Metallwaaren, Holzwaaren, Fettwaaren, Utensilien, Billetcartons, Schreibmaterialien etc. soll durch öffentliche Ausschreibung beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen und die Verzeichnisse der Materialien können bei dem Hauptmagazins-Verwalter hier eingesehen und auch auf frankirtes Verlangen gegen Einsendung von 40 ₰ an denselben bezogen werden.

Bei den Material-Verwaltungen zu Frankfurt und Heidelberg liegen die Bedingungen und die Verzeichnisse gleichfalls zur Einsicht bereit.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebote auf die Materiallieferungen für das Jahr 1887“ bis längstens den 18. November 1886 Vormittags 10 Uhr verschlossen und frankirt an den Hauptmagazins-Verwalter dahier einzusenden.

Darmstadt, den 1. November 1886. (2308)
Der Ober-Betriebsinspektor
Gessner.

Verdingung von Windeböcken und Flaschenzügen. Es sollen 3 Satz Lokomotiv-Windeböcke für je 40000 kg und 2 Satz Wagen-Windeböcke für je 10000 kg Tragfähigkeit sowie 5 Stück Differential-Flaschenzüge mit Becker'schem Drucklager für 1000, 1500 und 2000 kg Tragfähigkeit beschafft werden. Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im maschinentechnischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung der Schreibgebühren von 1 ℳ 50 ₰ unfrankirt abgegeben. Die Angebote sind verschlossen postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Windeböcken bezw. Flaschenzügen“ zu dem am 17. November d. J. Vormittag 11 Uhr anstehenden Verdingungstermine an das unterzeichnete Büreau einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 2. November 1886. (2309)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung. Die Lieferung von:

- 3 Stück dreiachsigen Tenderlokomotiven (1 Loos),
- 6 „ Personenwagen III. Klasse (1 Loos),
- 41 „ bedeckten Güterwagen mit Endperrons (1 Loos),
- 94 „ Radsätzen (1 Loos),
- 188 „ Tragfedern, 235 „ Spiralfedern } (1 Loos)

soll vergeben werden.

Die Bedingungen mit Zeichnungen können gegen Entrichtung von 2 ℳ für jedes Loos von unserem maschinentechnischen Büreau, Hedderichstrasse 63, bezogen werden.

Angebote sind frei und versiegelt bis zum Verdingungstermin und zwar bis zum 20. November 1886, Vormittags 11 Uhr, mit der Aufschrift „Verding von Betriebsmitteln“ an das genannte Büreau einzusenden.

Zuschlagsfrist vier Wochen. (2310)
Frankfurt a/M., den 29. Oktober 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische). Oeffentliche Ausschreibung. Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen, im Deutschen Reichsanzeiger vom 30. Juli 1885 No. 176 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbungen um Arbeiten und Lieferungen“, sowie der für den diesseitigen Bezirk gültigen, durch die Kölnische Zeitung vom 12. Januar d. J. No. 12 veröffentlichten „allgemeinen Vertragsbedingungen“ soll die Anfertigung und Lieferung von:

a) 12 Stück Personenwagen I./II. Klasse,
b) 30 „ bedeckten Güterwagen,
c) 25 „ Plattformwagen und
d) 392 „ Flussstahl-Tragefedern für Wagen

vergeben werden.

Bedingungen und Zeichnungen können zu 3 ℳ ad a bis c und zu 1 ℳ ad d von unserem maschinentechnischen Büreau bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Verding von Wagen“ versehen, portofrei zu dem auf den 15. November d. J., Vormittags 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermin an das vorgenannte Büreau einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Köln, den 3. November 1886. (2311)

3. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Ausschreibung. Die auf den Bahnhöfen Eilenburg, Dobrilugk und Cottbus des diesseitigen Amtsbezirkes lagernden, für Eisenbahnzwecke nicht mehr brauchbaren Stahl- und Eisenschienen, Hartguss - Herzstücke, Weichenzungen von Eisen, sowie altes Zinkblech, Schmiede-, Schmelz- und Gusseisen, sollen im Wege öffentlicher Ausschreibung verkauft werden, wozu Termin auf

Dienstag, den 30. November d. J.,
Vormittags 11 Uhr,

im hiesigen Verwaltungsgebäude — Frankestrasse 1 — anberaumt ist.

Die Verkaufsbedingungen liegen in unserem Betriebsbüreau aus, können auch gegen portofreie Einsendung von 20 ₰ Schreibgebühren von dem Büreauvorsteher, Königl. Eisenbahnsekretär Altmann, bezogen werden.

Formularmässige Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:

„Angebot auf Ankauf von Altmaterialien“ bis zum obigen Termin einzureichen.

Zuschlagsertheilung erfolgt innerhalb 3 Wochen.

Halle a/S., den 28. Oktober 1886. (2312)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Submission. Die auf dem Bahnhofe Braunschweig lagernden Bestände an abgängigen Schienen sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Termin hierzu ist auf

Freitag, den 12. November c.,
Vorm. 11 Uhr,

anberaumt.

Kaufserbietungen sind mit der Aufschrift

„Offerte auf altes Material“

versehen, verschlossen und frankirt bis zu obigem Termine an uns einzureichen.

Materialnachweisung nebst Verkaufsbedingungen liegen in unserer Kanzlei zur Ansicht aus und können daselbst gegen Einsendung von 15 ₰ bezogen werden. (2313)

Braunschweig, den 29. Oktober 1886.
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Privat-Anzeigen.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Eisen-, Stahl- u. Kupfer-Drahtfabrik; Drahtseilerei,



Eingetragene Schutzmarke.

Verzinkerei, Telegraphenkabel-Fabrik.

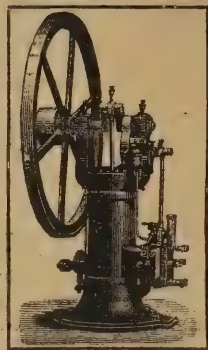
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Verzinkter Telegraphendraht,
Verzinkter Stahldraht für Signalzüge und Zugbarrièren.

Patent
Stahl-Stachelzaundraht.



Gasmotoren-Fabrik Deutz in Deutz.

Otto's neuer Motor,
durch Patente geschützt,
Billigste und bequemste Betriebskraft, in **liegender** und **stehender** Anordnung von 1/2—100 Pferdekraft.
20 000 Exemplare mit über **60 000 Pferdekraft** im Betrieb.



Dauerhafteste Construction, geringster Gasverbrauch, keine Gefahr, keine beständige Wartung, kein lästiges Geräusch, Kraft stets zur Hand. Auf jedem Stockwerk ohne polizeiliche Erlaubniss aufstellbar.

Höchst prämiirt auf allen Ausstellungen.

Soeben erschien:

Engelmann's Kalender für Eisenbahn-Verwaltungs-Beamte pro 1887 (5. Jahrg.). 2 Theile (ca. 380 Seiten) mit neuer guter Eisenbahnkarte. **Subscriptionspreis** für Beamte: ℳ 2. Nebst Porto kostet 1 Exemplar 2,20; 2 Ex. 4,30; 3 Ex. 6,30; 4 Ex. 8,50. Nach Verkauf der für die Subscription bestimmten Anzahl kostet der Kalender 3 ℳ; es empfiehlt sich daher baldige Bestellung. (Für Nichtbeamte 3 ℳ)

Auszug aus dem Inhalts-Verzeichniss des I. Theils: Berechnung der Wittwen- und Waisengeldbeiträge. Lohntabelle. Multiplicationstabelle. Zinstabelle. Formular zur Eintragung von Dienst- oder Urlaubsreisen. Winter- und Sommer-Fahrplanperiode 1886/87. Wartezeiten der Züge mit Personen-Beförderung. Graphisches Fahrplannetz. Telegraphen-Ordnung. Statistik des Personals d. deut. Eisenbahnen. Die Hilfskassen d. deut. Eisenbahnen. Verordnung, betr. die Form der Diensteide. Vorhaltung bei Diensteiden. Organisation und Verwaltung des Deutschen Reiches, des Preussischen Staates, der Staats-Eisenbahnverwaltung. Der Morse-Schreib-Apparat, seine Zusammensetzung und Bedienung. Geschäftsordnung für die Kgl. Eisenbahndirektionen. Geschäftseintheilung für die Kgl. Eisenbahndirektionen und Eisenbahnbetriebsämter. Der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und Verzeichniss der Mitglieder. Bahnpolizei-Reglement vom 30. November 1885. Reichsgesetz, betr. die Verbindlichkeit zum Schadensersatz. Betriebs-Reglement nebst allen Anlagen. Bestimm. üb. die Beförder. von Leichen etc. Gesetz, betr. die Oberrechnungskammer. Regulativ über den Geschäftsgang derselben. Verordnung über die bei Kassen vorkomm. Defekte. Vorschriften üb. Fundsachen. Verrechnung u. Tarif üb. Wohnungsgeldzuschüsse etc. etc. Der **II. Theil** enthält ein 110 Seiten starkes **Adressbuch** aller höheren und subalternen Beamten der Staats- und Privatbahnen.

Der Raum verbietet die weitere Aufzählung des überaus reichhaltigen Kalender-Inhalts, der für **Prüfungen** ein besonders wichtiges Material enthält. Die ungewöhnlich starke Zunahme der Bestellungen ist mir ein erfreulicher Beweis dafür, dass sich mein Unternehmen **von Jahr zu Jahr mehr in der Gunst der Herren Beamten befestigt,** die zu erhalten ich aber auch Alles aufbiete, denn kein anderer Stand besitzt einen Fachkalender von 25 Bogen Umfang, auf sehr gutem Papier gedruckt, fest gebunden und mit einer guten Eisenbahnkarte versehen zum Preise von nur 2 ℳ!

Wer den Kalender erst **einzusehen** wünscht, dem sende ich ihn unter der Bedingung francirter Rücksendung ev. Zahlung nach zwei Tagen zur Ansicht.

Gleichzeitig erscheint in meinem Verlage:

Engelmann's Kalender für Deutsche Bahnmeister pro 1887. 2 Theile. Subscr.-Preis ℳ 2 (incl. Porto ℳ 2,20).

Auf zahlreiche Wünsche seitens der Herren Bahnmeister veranstalte ich in diesem Jahre von meinem Eisenbahn-Verwaltungskalender eine Separatausgabe mit speziellen Beiträgen für den Bahnmeisterstand, und war die Betheiligung eine so rege, dass fortan auch dieser Kalender regelmässig erscheinen soll.

Berlin, W. Lützow-Str. 16. **Julius Engelmann,** Verlagsbuchhandlung.

S. Schuckert, Nürnberg.
Fabrik Dynamo-elektrischer Maschinen, elektrischer Lampen und Apparate.

Elektrische Beleuchtungs-Einrichtungen jeder Art und in jedem Umfang.
Gleichzeitiger Betrieb von Bogen- und Glühlicht durch dieselbe Maschine.
Kraftverbrauch im Verhältniss zur Zahl der brennenden Lampen.

Ueber 2000 Dynamomaschinen,
mehr als 5000 Bogenlampen und
ca. 50 000 Glühlampen bereits in Betrieb.
Elektrische Kraftübertragung.
Einrichtung galvanoplastischer Anstalten.
Einrichtungen zur Reingewinnung von Metallen.

Preislisten, Verzeichnisse ausgeführter Anlagen, generelle Kostenanschläge und Betriebskostenberechnungen auf Wunsch gratis.

Filiale für Norddeutschland: Alexander Wacker in Leipzig.

Das in voriger Nummer erwähnte Werk: Karl Hilse, Betriebsunfälle ist zum Preise von 3 Mk. durch die Verlagshandlung von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8, zu beziehen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 88. 1886.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,

Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:

Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 10. November 1886.

Strassenbahnen mit Seilbetrieb.

Trotz der zahlreichen Versuche, welche mit verschiedenen Arten des mechanischen Betriebes auf Strassenbahnen in der Erwartung einer Kostenverminderung der Betriebskraft unternommen worden sind, hat bisher noch kein System den gestellten Erwartungen in dem Masse entsprochen, dass es unbedingt zu allgemeiner Einführung geeignet erscheinen möchte, hauptsächlich aus dem Grunde, weil die gleichzeitige Erfüllung aller der mannigfaltigen, im Interesse der öffentlichen Sicherheit hierbei zu stellenden Anforderungen auf bisher noch nicht gelöste technische Schwierigkeiten stösst. Eine Ausnahmestellung nimmt jedoch der Seilbetrieb ein, welcher bereits über die Vorstufe der Versuche hinaus und zu umfangreicher praktischer Anwendung gelangt ist. Gegenwärtig werden in San Francisco sieben verschiedene Linien mit zusammen über 80 km, in Chicago über 30 km nach diesem System betrieben. Philadelphia besitzt eine etwa 4 km, Newyork eine 5 km lange derartige Linie; in Melbourne und Dunedin (Neuseeland) sind mehrere Seilbahnen theils bereits ausgeführt, theils entworfen oder in der Ausführung begriffen, und es scheint, als ob die grösseren Amerikanischen Städte dem in dieser Hinsicht gegebenen Beispiele zu folgen beabsichtigen. In Europa ist nach diesem System unseres Wissens bisher nur eine 1,2 km lange Strecke in London angelegt worden.

Die Fortbewegung der Fahrzeuge erfolgt hierbei mittelst eines in der Gleismitte in einem kleinen Tunnel unter der Strassenoberfläche auf Rollen geführten und stetig bewegten, endlosen Stahldrahtseiles, an welches die Wagen mittelst einer Klemmvorrichtung (dem Greifer) angekuppelt werden. Der Seiltunnel besitzt für den Durchgang und die Führung des letzteren einen 19 mm breiten Schlitz. Bei den meisten neueren Bahnen läuft das Seil mit einer Geschwindigkeit von 12 bis 13 km in der Stunde. Seinen Antrieb erhält dasselbe durch eine in der Nähe der Strecke aufgestellte feststehende Dampfmaschine, welche ähnlich wie eine Fördermaschine gebaut ist. Die längsten Seile haben eine Länge von über 8000 m. Die meisten dieser Bahnen sind zweigleisig angelegt. Das Seil läuft unter dem einen Gleise nach dem Endpunkte hin, dort um eine waagerechte Rolle von dem Durchmesser der Gleisentfernung und unter dem anderen Gleise zurück. Die Gleisanlagen unterscheiden sich in der äusseren Erscheinung nur dadurch von den gewöhnlichen Strassenbahnen, dass zwischen den beiden Schienensträngen jedes Gleises in der Mitte der erwähnte, mit Profileisen gesäumte schmale Schlitz für den Greifer hinläuft.

Ebenso sind die auf den meisten dieser Linien verkehrenden Wagen genau nach dem Muster der gewöhnlichen Pferdebahnwagen gebaut. Einer derselben, der Greiferwagen, welcher gewöhnlich etwas kleiner ist als die anderen, enthält in einem besonderen, für die Fahrgäste abgesperrten Raume die Vorrichtung zum Ankuppeln an das Treibseil. Die übrigen — 1 bis 3 Stück, je nach Bedürfniss — werden nur an diesen Wagen angehängt. Ein Zug besteht also in der Regel aus 2 bis 4 Wagen mit zusammen 50 bis 110 Sitzplätzen, einschliesslich des Greiferwagens.

Abweichend von dieser gewöhnlichen Form der Fahrzeuge besitzen einzelne Bahnen längere Wagen mit der doppelten Anzahl von Sitzplätzen, welche nach Art der Amerikanischen Eisenbahnwagen gebaut und, wie diese, mit zwei Drehschemeln versehen sind. Diese Wagen laufen allein und sind daher sämmtlich mit Greifer ausgestattet. Der letztere ist an den von der Federwirkung unabhängigen Theilen des Wagens befestigt, damit er seine Höhenlage in Bezug auf den Seiltunnel nicht ändert. Die Unterkante der in den Tunnel hinabreichenden Klemmvorrichtung liegt etwas höher als die Seiltragrollen. Das Seil wird also durch den Greifer von den letzteren abgehoben. Nach dem Vorübergange des Greifers sinkt es durch sein eigenes Gewicht wieder auf die Rollen nieder.

Bei der verhältnissmässig grossen Geschwindigkeit, mit welcher die Züge oder Wagen auf derartigen Bahnen verkehren (bis zu 13 km in der Stunde), sind zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit kräftig und schnell wirkende Bremsvorrichtungen an den Fahrzeugen erforderlich. Jeder Wagen ist mit Bremse versehen. Die Bremsung des Greiferwagens, welche in allen Fällen für das regelmässige Halten ausreicht, wird seitens des Führers, die in Nothfällen erforderliche Bremsung eines der übrigen Wagen seitens des den Zug begleitenden Schaffners bewirkt. Ausser dieser nach dem gewöhnlichen System auf die Räder wirkenden Bremse haben alle auf stark geneigten Bahnen verkehrenden Wagen noch eine Schlittenbremse, durch deren gleichzeitige Anwendung seitens des Führers die Bremswirkung erhöht werden kann. Die letztere, welche bei der genannten Bremse dadurch hervorgebracht wird, dass ein Holzklotz mittelst eines kniehebelartig wirkenden Gelenkes auf die Lauffläche der Schienen gepresst wird, ist so kräftig, dass hierdurch der ganze Wagen von den Schienen abgehoben und ein in schnellster Fahrt befindlicher Zug auf einer Strecke von 3 m zum Stillstand gebracht werden kann.

Wenn die Fahrzeuge auf freier Strecke sich mit der grössten zulässigen Geschwindigkeit bewegen sollen, muss durch möglichst weites Auslegen des Händels der Klemmkuppelung die letztere so fest angezogen werden, dass sie, ohne zu gleiten, von dem Seile mitgenommen wird und somit den Wagen dieselbe Geschwindigkeit ertheilt wird. Beim Halten wird gleichzeitig die Kuppelung gelöst und die Bremse angezogen. Das Langsamfahren wird dadurch erzielt, dass die Greiferkuppelung abwechselnd angezogen und gelöst wird, was natürlich eine unruhige, stossweise Bewegung der Fahrzeuge zur Folge hat. Geschickte Führer sind im Stande, durch abwechselndes Festklemmen und Gleitenlassen des Seiles auf stark geneigten Strecken den Zug ohne Anwendung der Bremse stehend zu erhalten.

In Gleiskrümmungen sind zur Führung des Seiles auf der Innenseite in kurzen Abständen senkrechte, kegelförmig nach oben verjüngte Rollen angewendet, welche für den Durchgang des Greifers kein Hinderniss bieten.

Um der Gefahr, welche das schnelle Umfahren von Strassenecken, namentlich in verkehrsreichen Gegenden, mit sich bringen kann, vorzubeugen, hat man, wo dies angängig erschien, die Gleise nach der betreffenden Fahrtrichtung mit einer schwachen Neigung angelegt, welche in Gemeinschaft mit dem den Fahrzeugen innewohnenden Beharrungsvermögen hinreicht, dieselben ohne Benutzung der Zugkraft des Seiles mit entsprechend ermässigter Geschwindigkeit ihren Lauf fortsetzen zu lassen. Das Seil wird in diesem Falle vor der Einfahrt in die Krümmung abgeworfen und nach Zurücklegung derselben wieder aufgenommen; letzteres erfolgt ohne Mitwirkung des Führers, welchem nur das rechtzeitige Lösen und Wiederanziehen der Kuppelung an den durch Tafeln bezeichneten Punkten obliegt, auf einfache Weise durch mechanische Vorkehrungen selbstthätig.

Wo diese Betriebsweise örtlicher Verhältnisse wegen nicht zulässig ist, wie beispielsweise in den inneren Stadttheilen von Chicago, hat man besondere Hilfsseile eingelegt, welche nur die halbe Geschwindigkeit des für den Antrieb in den geraden Strecken dienenden Hauptseiles haben. Vor der Einfahrt in die Krümmung muss der Führer daher das Hauptseil abwerfen und das Hilfsseil aufnehmen. Bei der Wiedereinfahrt in die gerade Strecke findet der entgegengesetzte Vorgang statt. Ganz ähnlich ist das Verfahren beim Uebergange von einem Gleise in ein abzweigendes. Auch in diesem Falle muss vor der Einfahrt das Seil des Hauptgleises abgeworfen und in unmittelbarer Folge dasjenige des Nebengleises aufgenommen werden. Ueberall, wo ein solcher Seilwechsel stattfindet, bleiben die Fahrzeuge während desselben auf einer kurzen Strecke ohne Betriebskraft. Da diese Strecken jedoch immer nur wenige Meter lang sind, genügt die bereits vorhandene Geschwindigkeit der Wagen zur Ueberwindung derselben.

An Kreuzungsstellen zweier Seilbahnen, wo also die Seile der einen unter denjenigen der anderen fortgeführt sind, muss die Verbindung derjenigen Fahrzeuge, welche vermittelst des unterführten Seiles betrieben werden, mit diesem vor der Kreuzung ebenfalls gelöst werden, und die betreffenden Fahrzeuge gehen über die Kreuzungsstelle auf Grund ihres Beharrungsvermögens fort. Andere Stellen, an welchen das Betriebsseil fehlt und bei deren Ueberwindung die Züge, falls diese Strecken nicht mit ausreichendem Gefälle angelegt werden können, auf die Ausnutzung des ihnen innewohnenden Beharrungsvermögens angewiesen bleiben, sind die Ein- und Ausgangspunkte der Seile am Maschinenhause und die Endpunkte der Linien, an welchen letzteren das Umsetzen der Züge bezw. das Drehen der einzeln laufenden Wagen stattfindet.

Ersteres geschieht gewöhnlich und, wenn irgend möglich, durch aufeinander folgendes Ablaufenlassen des Greiferwagens und der angehängten Fahrzeuge auf zwei parallelen, mit Gefälle angelegten Weichengleisen, letzteres neuerdings auf Drehscheiben mit zwei parallelen Gleisen, welche in der geraden Verlängerung der Strassengleise liegen. Auf diesen Drehscheiben werden daher die Wagen gleichzeitig gedreht und auf das andere Gleis übergesetzt. In den sehr verkehrsreichen inneren Stadttheilen von Chicago wird an den Endpunkten das Umformen der Züge ganz vermieden, indem man dieselben eine rückkehrende Kurve beschreiben lässt.

Bei der neuesten, in der 10. und 3. Avenue in Newyork angelegten Seilbahn sind seitens des Erbauers, Mr. D. J. Miller, mehrere wesentliche Verbesserungen angebracht worden, welche geeignet erscheinen, die bedenkenerregendsten Schwächen, welche dem System bis dahin noch anhafteten, zu beseitigen. Die letzteren bestehen in den sehr empfindlichen Betriebsstörungen, welche durch Seilbrüche oder Beschädigungen der Antriebsvorrichtung veranlasst werden. Bei der genannten Bahn werden die durch Seilbrüche herbeigeführten Uebelstände dadurch unwirksam gemacht, dass statt eines Betriebsseiles deren zwei angeordnet sind, welche neben einander in dem Seiltunnel liegen und abwechselnd in Benutzung genommen werden. Das unbenutzte Seil wird für den Fall eines Bruches des andern stets dienstbereit gehalten. Der Wechsel der Seile verursacht einen Aufenthalt von kaum einer halben Stunde. Ebenso sind zwei vollkommen von einander unabhängige und abwechselnd arbeitende Maschinenanlagen für den Antrieb vorhanden, von denen sich die dem Betriebe nicht dienende in steter Dienstbereitschaft befindet, um erforderlichenfalls die andere ohne Zeitverlust ablösen zu können. Ausser der Beseitigung der bei Seilbrüchen sonst immer auftretenden Betriebsstörung bietet die Anwendung zweier vollkommen unabhängiger Betriebseinrichtungen noch den wesentlichen Vortheil, dass die allnächtliche zeitraubende Untersuchung der Seile wegfällt. Letztere und die erforderlichen Ausbesserungen können daher in Ruhe und mit grösserer Sorgfalt während der Tagesstunden vorgenommen werden.

Die Ausführung des Betriebes auf Seilbahnen, soweit derselbe die Fahrgäste berührt, unterscheidet sich, abgesehen von der schnelleren Beförderung, in nichts von derjenigen der Pferdebahnen.

Ein wesentlicher Vortheil des Seilbetriebes ist es, dass die einmal hergestellte Anlage, die genügende Leistungsfähigkeit der Maschine vorausgesetzt, bis zu der durch den erforderlichen räumlichen Abstand der Züge vorgeschriebenen Grenze für die grösste Steigerung des Verkehrs ausreicht. Der Hauptvorzug des Seilbetriebes besteht jedoch in der Leichtigkeit, mit welcher bei demselben die stärksten Steigungen zu überwinden sind, ohne dass der Kraftaufwand in bergigen Strassen nach den angestellten Versuchen wesentlich grösser ist, als in der Ebene. Letzteres ist dadurch erklärbar, dass das Gewicht der abwärts fahrenden Wagen als Zugkraft für die zu Berge gehenden zur Wirkung kommt. Als Beförderungsmittel in

stark hügeligen Strassen, welche mit Pferden oder gewöhnlichen Lokomotiven nicht mehr, oder nur unter grossen Schwierigkeiten und unter Anwendung kostspieliger Mittel erklommen werden können, ist das Seilbahnsystem unbestreitbar jedem anderen bekannten überlegen. Bekanntlich ist es auch die schwierige Bodengestaltung von San Francisco gewesen, welcher dasselbe seine Entstehung verdankt. Bei der bereits im Betriebe befindlichen 10. und 3. Avenuebahn, sowie bei der in der Entstehung begriffenen Kingsbridgebahn in Newyork, welche beide die bequemere Verbindung des gegenwärtig noch wenig bebauten nördlichen, bergigen Theiles der Insel mit der inneren Stadt bezwecken, liegen die Verhältnisse ähnlich. Auch die Entstehung der meisten übrigen derartigen Bahnen ist, wenigstens zum Theil, auf die Unwegsamkeit der betreffenden Strassen für Fuhrwerke zurückzuführen. Nur die Bahnen in Chicago und Philadelphia liegen in völlig ebenen und wagerechten Strassen. Ob auch unter diesen Umständen mit der Anwendung des Seilbetriebes ein Vortheil verbunden ist, müssen die Geschäftsergebnisse dieser Bahnen lehren.

In dem vierten Jahresbericht (vom Oktober 1885) des Verbandes der Amerikanischen Strasseneisenbahn-Gesellschaften wird in dieser Hinsicht bemerkt, dass bei stark geneigten Strecken mit einer täglichen Beförderungsziffer von 5 000 Fahrgästen und bei waagerechten mit der doppelten Leistung die Beförderung vortheilhafter mittelst Seil- als mittelst Pferdebetriebes erfolge.

Leissner.

Der Niedergang von Rigas Handel in den letzten 10 Jahren.

(Schluss aus No. 87.)

Das letzte Getreide, welches für den Rigaschen Handel noch in Betracht kommt, ist der Weizen. Derselbe ist ein eminent wichtiger Produktionsartikel des Russischen Ackerbaues und wird auch in den Gebieten, welche Hafer und Roggen produziren, in grossen Mengen gebaut. Daraus könnte man schliessen, dass der Weizen auch geeignet wäre, in grossen Quantitäten Riga aufzusuchen. Aber es hat sich gerade das Gegentheil herausgestellt. Es sind seit Eröffnung der Bahnen und deren Verbindung mit Riga bis 1881 im ganzen nur 6 Millionen Pud zugeführt worden, davon fast die Hälfte (2 900 000 Pud) aus dem Westen über Riga-Mosheiki und nur die andere Hälfte aus dem Innern Russlands. Da nun solche kleine Quantitäten in den letzten 10 Jahren nur dem Lokalbedarf genügten, so fand bisher aus Riga gar kein Weizentransport statt und ist der Grund dafür in Riga selbst zu suchen. Es ist offenbar, dass es selbst nicht mehr an sich zieht; denn welches Interesse könnten wohl die Orel-Grjäsi und die Grjäsi-Zarizynbahn und alle die andern Bahnen, die so bedeutende Prozentverhältnisse an Hafer und Roggen nach Riga übergeben, haben, dass sie an Weizen nichts abtreten?

Die Gruppe der Bahnen Ssysran - Morschansk - Rjäshk-Wjäsma hat keine wesentliche Bedeutung für den Weizenverkehr, weil nur geringe Quantitäten zum Transport gelangen und ein recht grosser Theil derselben dem Lokalkonsum anheimfällt.

Die Gruppe Saratow-Tambow-Koslow-Rjäsan hat etwas mehr Bedeutung für den Weizentransport. Dem Autor scheinen in den 3 Jahren 1878, 1879 und 1880 die Ernten schlechter geworden zu sein, weil auch die Mehlproduktion sich nicht vergrössert hätte. Das ist ein kleiner Irrthum, denn 1878 war ein gutes Jahr und nur gegen 1877, welches freilich besser war, nur ein etwas weniger gutes; die Tambow-Saratower Bahn hat 1878 noch über 2¼ Millionen Pud Weizen via Tambow ausgeführt; 1879 war wirklich eine schlechte Weizenernte, aber es wurde doch mehr als die Hälfte derselben ausgeführt, weil Vorräthe auf Lager waren. Im Jahre 1880 war aber, wie schon oben angedeutet, eine gänzliche Missernte, ein richtiges Hungerjahr im Saratowschen und Samaraschen Bezirk; aus diesem Grunde gingen grössere Quantitäten, als die eigene Bahn verlud, nach Saratow, und es wurde nur ein kleines Quantum im Frühjahr ausgeführt. Dagegen gingen noch von 2 Bahnen, der Koslow-Woronesch-Rostow 119 000 Pud und der Rjäsan-Koslower 12000 Pud Weizen nach Saratow ein. Die Mehlproduktion hat sich auf den 4 grossen Dampfmühlen in den Jahren sicher vergrössert, aber sie hat ihre Produkte zum grossen Theil in die Hungergouvernements abgegeben, von denen weder die Eisenbahnverwaltungen in ihren Jahresberichten erzählen konnten, noch der Autor der Broschüre wohl gewusst hat und darum falsche Schlüsse zog.

Koslow-Rjäsan war hauptsächlich Durchgangsbahn für Weizen, der von der Koslow-Woronesch-Rostower Bahn in Koslow ankam und in Rjäsan 83 pCt. abgab, das übrige fiel auf den Lokalverkehr. Diese 83 pCt. gingen über Moskau nach Reval und Petersburg. — Die Linie Zarizyn-Riga zeigt nun folgendes Bild: Die erste Bahn von der Wolga spielt als Versandbahn die bedeutendste Rolle, vertheilt in jenen Jahren am regelmässigsten ihre Verladungen von Weizen; sandte 26 pCt. via Grjäsi-Koslow in der Richtung nach Moskau, von wo ein kleiner Theil auf die Baltische Bahn ging, ein anderer kleiner Theil auf verschiedene andere Bahnen und verblieb das Meiste in Moskau; 27 pCt. via Grjäsi-Orel ging hauptsächlich auf andere Bahnen, ein kleiner Theil nach Riga und fast die ganze andere Hälfte, 47 pCt., entfiel auf den Lokalverkehr. Orel-Grjäsi ist auch noch von einiger Bedeutung, denn sie verladet selbst ein Wenig von ihren eigenen Stationen, erhält aber den grössten Theil ihres Versandes von der Koslow-Woronesch-Rostowbahn und ⅓ von anderen Nebenbahnen; sie übergab das Meiste dem Lokalverkehr, inkl. Liwny und Jeletz, in welchen Orten viel Mehl produzirt wird, und einige Kleinigkeiten via Orel der Moskau-Kursker und Orel-Witebsker. Orel-Witebsk versandte von eigenen Stationen sehr wenig, empfing von fremden Bahnen den Rest und übergab 40 pCt. dem Lokalverkehr und 60 pCt. anderen Bahnen, von denen die Dünaburg-Witebsker 30 pCt. empfing. Dünaburg-Witebsk versandte von eigenen Stationen nur ganz unbedeutende Quantitäten, empfing von fremden Bahnen ungefähr das Doppelte — aber das sind alles kleine Quantitäten gegenüber den von der Koslow-Woronesch-Rostowbahn beförderten; dieselbe hat im Laufe der besprochenen 6 Jahre bis 1881 durchschnittlich jährlich an 8 Millionen Pud transportirt, wovon ca. 50 pCt. auf eigenen Stationen geladen, während die anderen 50 pCt. anfangs aus dem Verkehr mit der Grjäsi-Zarizyn resultirten, welche aber in den letzten Jahren in betreff der übergebenen Quantitäten zurückgegangen war, und sodann aus dem Verkehr mit der Rostow - Wladikawkas Bahn, die in den 2 letzten Jahren bis 1881 mit namhaften Quantitäten in den Verkehr getreten war.

Das von der Moskau-Brester Bahn durchschnittene Gebiet ist für Weizen fast ganz bedeutungslos. Der Autor weist darauf hin, dass es eine auffallende, in ihren Ursachen noch zu ergründende Erscheinung sei, dass, während Riga sein ihm zugehöriges Handelsgebiet an Hafer und Roggen im grossen Umfang exploitirt, dieses mit Weizen nicht der Fall ist.

Während der ganzen Periode, in welcher Riga durch Eisenbahnen mit dem Innern Russlands verbunden ist, sind demselben in Summa 6 784 910 Pud Mehl aller Art zugeführt worden und zwar vertheilt sich das Gesammtquantum auf die nächste Umgebung Riga-Mosheiki, Riga-Tuckum und Riga-Dünaburg mit 56 pCt., auf die Linie Dünaburg-Zarizyn und Petersburg-Warschau mit 35 pCt. und mit den letzten 9 pCt. in kleinen Quantitäten auf 19 Bahnen, die nicht zu den beiden ersten Gruppen gehören. Fast durchweg zeigen die Zahlen in der beigelegten Tabelle eine ganz ausgesprochene Tendenz zum Steigen, so dass ein allmählicher Fortschritt in der Verarbeitung der Körnerfrüchte in Russland nicht zu verkennen ist. Aber leider ist für Riga die Mehlzufuhr in den letzten Jahren bis 1881 durchweg heruntergegangen; ausserdem ist das Prozentverhältniss der Betheiligung am Mehlverkehr, ausgenommen die 3 Bahnen, die sich direkt an Riga anlehnen (Mitauer, Tuckumer, Riga-Dünaburg), dem Getreideverkehr gegenüber verschwindend klein. So erhielt Riga durchschnittlich in den Jahren 1876—1881 in Prozenten von den versandten Mengen:

von den Bahnen	an Produkten				
	Hafer	Roggen	Gerste	Weizen	Mehl aller Art
	Prozent				
Grjäsi-Zarizyn	39	47	4	1	3
Orel-Grjäsi	64	52	2	5	4
Orel-Witebsk	71	29	79	19	2
Koslow-Woronesch-Rostow	17	17	8	3	0
Liwny	82	58	17	15	4

Ausweislich dieser Zusammenstellung ist die Zufuhr von Mehl nach Riga eine ganz unbedeutende, während die steigende Mehlproduktion im Innern Russlands diesen Handelsartikel zu immer grösserer Bedeutung hebt. Es müsste Riga daher auch Mehl in seinem Hafen zum Export bringen, denn je mehr durch ein voraussichtlich weiteres Aufblühen die Mühlenindustrie zunimmt, desto geringer werden die zum Versande gelangenden Mengen unverarbeiteten Getreides werden, wodurch gleichzeitig die Quelle, aus der Riga seinen Export schöpft, ärmer werden muss. Aus allen beigelegten Tabellen ergibt sich der Schluss des Autors:

1. Die Mehlzufuhr ist eine sehr geringe und findet nur aus allernächster Nähe Rigas statt.

2. Aus den Gebieten der grössten Mehlproduktion innerhalb der hier besprochenen Bahnen kommt gar nichts nach Riga, obgleich jene Gebiete sehr wohl zum Zufuhrgebiete Rigas gerechnet werden können.

3. Es findet sogar eine recht bedeutende Mehlbewegung auf den Bahnen Riga-Zarizyn in einer Riga abgewandten Richtung statt.

Im Laufe der Jahre sind nach Riga an Grütze in Summa 5 861 685 Pud gekommen; in einer beigefügten Tabelle sind die Quantitäten aller Grützen verschiedener Sorten bis 1873 angeführt und dann von 1874 bis 1881 nach Buchweizen, Hirse und anderen Grützen getheilt; vom Gesammtquantum haben die Bahnen Moskau-Kursk, Orel-Witebsk, Liwny und Orel-Grjäsi 4 578 148 Pud oder 77 pCt. geliefert. Aus den weiter beigelegten Tabellen ist ersichtlich, dass Rigas Antheil an den ganzen versandten Quantitäten sehr gering gewesen ist. Die Bahnen Grjäsi-Zarizyn, Koslow-Woronesch-Rostow, Tambow-Saratow, Morschansk-Ssysran haben in den Jahren sehr grosse Quantitäten Grütze versandt und da die gleiche Beobachtung bei den übrigen behandelten Artikeln gemacht worden ist, so kann der Autor nicht genug betonen, von wie eminent wichtiger Bedeutung es für Riga sein müsste, in den Produktionsgebieten dieser Bahnen festen Fuss zu fassen. Bis jetzt ist das noch nicht geschehen! Die Nachrichten über Buchweizengrütze sind auf mehreren Bahnen erst seit 1881 in die Rechenschaftsberichte eingeführt. Die von der Dünaburg-Witebsker Bahn nach Riga beförderten Quantitäten Buchweizengrütze waren in den Jahren 1876, 1877, 1878 im Steigen begriffen, aber von 1879 fielen sie bis 1881 auf den siebenten Theil der Zufuhr von 1876.

Die Seitenbahnen von der Linie Riga-Zarizyn, Kursk-Charkow-Asow und Moskau-Brest lenken, anstatt an den Treffpunkten von den grossen Quantitäten Buchweizen, die sie auf den eigenen Stationen verladen, der Linie Riga-Zarizyn abzutreten, bei Grjäsi resp. Smolensk noch grosse Mengen ab.

Der dritte Abschnitt der Broschüre: „Welche Gesammtquantitäten an Getreide, Mehl und Grütze sind während der Periode 1876—1881 von den einzelnen Bahnen verladen worden?“ gibt uns das Resultat, dass auf den 16 vom Autor durchgesehenen Bahnen, die das Rigasche Zufuhrgebiet bilden, der Roggen, der in den besprochenen 6 Jahren in einer Quantität von 178 Millionen Pud verladen wurde, die erste Stelle einnimmt, dann Hafer und Mehl aller Art je in einer Quantität von 165 Millionen Pud, Weizen von 90 Millionen Pud, Grütze aller Art von 55 Millionen Pud und Gerste von 26 Millionen Pud, woraus erhellt, dass Hafer und Mehl in gleichen Quantitäten verladen wurden und trotzdem Riga nur ganz geringe Quantitäten Mehl erhalten hat.

Zum Schluss wirft der Autor die Frage auf: „Was muss geschehen, um den durch Jahrhunderte befestigten Handel Rigas nicht nur in seiner altbewährten Bedeutung zu erhalten, sondern auch demselben neue Lebenskräfte zuzuführen, die Grenzen desselben immer weiter vorzuschieben und in dem Konkurrenzkampfe festen Fusses Stand zu halten?“ Jeder, dem die Interessen Rigas nahe liegen, kann nur nach einer Erweiterung des Zufuhrgebietes, nach einer breiteren Basis für den Handel streben. Es gibt allerdings verschiedene Wege, jeder derselben hat seine Vorzüge, jeder aber erweckt Bedenken. Es ist einleuchtend, dass die Interessen der Bahnen Riga-Zarizyn eng mit einander und mit denen der Stadt Riga verbunden sind, denn die Anlage und die ursprüngliche Bestimmung, die diese Bahnen erhalten haben, ist zweifellos die, über den Hafenplatz Riga einen Theil und zwar einen ganz bestimmten Theil der Bodenfrüchte Russlands in den auswärtigen Handel übergehen zu lassen. Wie es Bestimmung der Libau-Romny Bahn ist, Libau Getreide zuzuführen, der Nicolaibahn, Petersburg mit dem Innern Russlands zu verbinden, so müssen die Bahnen Zarizyn-Riga ihr Interesse an Riga binden und Riga wird erst seine Aufgabe den Bahnen gegenüber erfüllen, wenn es in der Handelswelt eine solche Stellung einnimmt, dass es für den Getreidehandel als Markt vom Ausland gesucht und für sämmtliche Produkte seines Zufuhrrayons ein Absatzgebiet ist. Oesterreich, England, Amerika haben ihre Häfen in den letzten Jahrzehnten mit allem ausgestattet, was den Getreidehandel erleichtern kann, mit grossen Docks, mit Central-Lagerhäusern, mit Elevatoreinrichtung und Vorrichtungen zur Reinigung des Getreides. Riga darf nicht zurückbleiben! Das grosse Uebel, unter dem Riga schwer zu tragen hat, ist die Zerstückelung der Eisenbahnlinie Riga-Zarizyn unter fünf Gesellschaften, von denen nur zwei ihren Sitz in Riga haben, und somit eine leichte und schnelle Verständigung in allen Fragen herbeiführen können, während die drei anderen Gesellschaften ihren Sitz in Petersburg, also weit ab von dem Punkte, für den und zu dem hin sie arbeiten sollen, haben. Da es nicht leicht ausführbar wäre, dass eine *grosse* Gesellschaft die 5 Bahnen verwaltete, welche die Zufuhrstrasse nach Riga bilden, so liesse sich vielleicht im Interesse aller 5 Bahnen in Riga ein Centrum gemeinschaftlich schaffen, was bisher hier fehlte, während über solche die Konkurrenzhäfen zum Theil schon verfügen.

Petersburg hat natürlich den Vorsprung, dass es den Produktionsgebieten von Weizen, Mehl und Grütze näher gelegen ist; dagegen sprechen für Riga die geringeren Platzkosten und die längere Dauer der Schifffahrt.

Eine vom Autor mitgetheilte Tabelle über den Export von 6 Artikel: Hafer, Roggen, Gerste, Weizen, Mehl und Grütze durch die 4 nördlichen Häfen Petersburg, Reval, Libau und Riga zeigt, dass Riga, 1870 noch im Export Reval und Libau überragend, 1880 schon von Libau überholt ist. Kurz, man muss zu dem Schluss kommen, dass Riga allmählich seinen Einfluss auf das Zufuhrgebiet im Südosten einzubüssen beginnt und dass es namentlich nicht sein Zufuhrgebiet seitlich der Linie Zarizyn-Riga erweitert hat. Das bringt den Wunsch nahe, die jetzt im Bau begriffene Linie Riga-Pleskau bald nach Bologoje zu verlängern, damit durch die Verbindung mit der obern Wolga bei Rybinsk für Riga ein neuer Rayon erschlossen werde, der, falls Missernten im Südosten und Schwazerdegebiet eintreten und wir von dort keine Zufuhr erhalten, wenigstens der Nordosten uns etwas zuführe. Gegenwärtig muss aber Riga sich die Zufuhr aus dem Südosten mit allen Mitteln zu erhalten suchen und hauptsächlich sich ein grosses centrales Institut schaffen, durch welches dem Handel jene Erleichterung und Bequemlichkeit geschaffen werden, welche jeder grössere Hafenplatz heute nicht mehr entbehren kann.

Wenn auch nicht gesagt werden kann, dass nur ein gut ausgerüstetes Lagerhaus das einzige Heilmittel zum Heben des Handels sei, so ist es doch zweifellos ein bedeutsames und wirksames.

Ein anderes sind auch Tarifermässigungen, aber die können nur bis zu einer gewissen Grenze zugestanden werden und halten nicht lange vor, da die Konkurrenzbahnen bald das Nämliche thun und alle Bahnen dann an Einnahmen verlieren.

Der Autor spricht noch von einem dritten Mittel, dem Reinigen des Getreides, welches unendlich wichtig ist; aber er fügt hinzu: „*vor der Verschiffung*“. Das wäre nur ein Palliativmittel und kein radikales! Die Produzenten des Getreides sollten *vor der Versendung* durch die Bahn das Getreide reinigen, und zwar entweder bei sich zu Hause oder auf den Versandstationen und wenn dies dort nicht geschehen kann, in der nächsten grösseren Stadt, in welcher ein Lagerhaus auf der Station ist, damit der Schmutz, Sand und andere Verunreinigungen aus dem Getreide ausgeschieden werden. Dann würden die Produzenten für reines Getreide auch höheren Verkaufspreis erzielen und hätten dann doppelten Gewinn, weil sie für reines Getreide, welches ein minderes Gewicht als das verunreinigte hat, niedrige Transportpreise zahlen würden.

In einer grossen Stadt, wo die Interessen der reichen Kaufleute und der Eisenbahnen sich nahe berühren, liegt es an beiden Parteien, mit geeinten Kräften dahin zu wirken, dass solche Uebelstände abgestellt werden.

In der zweiten 1886 erschienenen Broschüre, die denselben Gegenstand für die drei Jahre 1882, 1883 und 1884 behandelt, hat der Autor diese drei letzten Jahre einzeln mit den Durchschnittszahlen von je 3 Jahren für die früheren besprochenen 6 Jahre verglichen, und hat dadurch in allen beigelegten Tabellen ein Bild der Verhältnisse der letzten 9 Jahre geboten, das uns zeigt, dass die Quellen für das Zufuhrgebiet Rigas in den letzten Jahren wenig gewachsen und von den neueröffneten Bahnen, wie z. B. der Orenburger, welche fruchtbare Gebiete mit wesentlicher Weizenproduktion durchschneidet, keine Beziehungen zu Riga angeknüpft sind. Auf Tuckum-Windau und Riga-Pleskau setzt der Autor grosse Hoffnungen; auf den Bau der erstern Bahn hat das Ministerium bereits im verflossenen Sommer, nach Druck der Broschüre, grosse Hoffnungen gesetzt — der Bau der zweiten Bahn, der Riga-Pleskauer ist bekanntlich schon seit dem Mai des laufenden Jahres begonnen, während die Broschüre noch im Druck war. Dieser Bahnbau ist unterdessen gut fortgeschritten und wird, da noch kein Schnee und Kälte eingetreten sind, augenblicklich noch fortgesetzt. Vermuthlich wird die Sektion Dorpat-Walk schon Herbst 1887 für den Frachtenverkehr eröffnet, was für Riga wieder ungünstig sein wird, da der Handel von Walk sich gleich mit Reval befreunden kann und die einmal angeknüpften Beziehungen sich nicht leicht lösen, wenn später der Betrieb nach Riga eröffnet ist. Der Autor beschäftigt sich noch mit der Frage, welcher der beiden Hafenplätze Riga oder Libau in dem Produktionsgebiete des bereits theilweise im vorigen Jahre, theilweise in diesem Frühjahr in Betrieb gesetzten Theils des Netzes der Polässjebahnen zuerst festen Fuss fassen wird, da die Entfernungen fast gleich von den Versandstationen Wilna, Baranowitschi, Luninetz und Rowno sind.

Zu allerletzt hofft der Autor noch auf die Schiffbarmachung der Düna bis Witebsk, wozu die Vorarbeiten durch die Rigasche Kaufmannschaft jetzt gemacht werden; diese Arbeiten würden aber dann nur ihrer eigentlichen Bestimmung

entsprechen, wenn auch eine Ausnutzung des Beresina-Kanalsystems, welches die Düna mit dem Dnjepr verbindet, stattfindet und so die alte Wasserverbindung der Ostsee mit dem Schwarzen Meer wieder hergestellt würde; dazu ist auch Aussicht vorhanden, da das Ministerium der Wegekommunikationen die erforderliche Summe in ihr diesjähriges Budget aufgenommen hat.

Der Autor untersucht nun die Zufuhr nach Riga aus dem bisherigen Zufuhrgebiet des Getreides in den Jahren 1882, 1883 und 1884. Die Einfuhr nach Riga zum Selbstkonsum und Export beträgt im Vergleich mit den früheren Jahren:

	durchschnittlich
im Triennium 1876/78	23 496 281 Pud
„ „ 1879/81	18 079 954 „
„ Jahre 1882	19 071 163 „
„ „ 1883	18 812 902 „
„ „ 1884	17 081 874 „

Diese absoluten Zahlen zeigen einen sehr bedeutenden Rückgang der zugeführten Quantitäten. In der Zeitperiode von nur 9 Jahren liegt zwischen dem ersten und letzten Jahre eine Differenz von bis zu 6½ Millionen Pud. Das ist leider der wunde Punkt in der Entwickelung der Rigaschen Handelsverhältnisse: Das Produktionsgebiet produzirt fortgehend mehr und reicher und trotzdem wird dieser Rückgang thatsächlich konstatirt. Derselbe hat sich namentlich in den drei letzten Jahren schnell auf den Bahnen Orel-Grjäsi, Liwny, Orel-Witebsk vollzogen: z. B. trat

Riga ab:	1882	1883	1884
Orel-Grjäsi	67 pCt.	46 pCt.	25 pCt.
Liwny	84 „	52 „	41 „
Orel-Witebsk	66 „	47 „	45 „

Diese 3 Bahnen durchschneiden aber Gebiete, die einst mit Recht als Rigas Kornkammer galten und gepflegt wurden. Nur das Gebiet der Grjäsi-Zarizyn Bahn versorgte den Handel Rigas noch 1884 mit dem dritten Theil der gesammten Zufuhr, nämlich 34 pCt.; die nächste Stelle nimmt Riga-Mosheiki ein mit 16 pCt. und die dritte Stelle Koslow-Woronesch-Rostow und Moskau-Kursk, mit 9 resp. 8 pCt. Wenn es nun auch scheinen mag, dass die Koslow-Woronesch-Rostower und Grjäsi-Zarizyn Bahnen theilweise Ersatz geschaffen haben, so meint der Autor, liegt absolut nichts Tröstendes darin, denn der Verkehr über die Koslow-Woronesch-Rostower Bahn gehört naturgemäss zu den Häfen Taganrog und Rostow. Wenn augenblicklich auch Verhältnisse vorliegen, die diese beiden Häfen nicht besonders vortheilhaft erscheinen lassen, so scheint das nur eine Frage der Zeit zu sein. Diese augenblicklichen Verhältnisse werden nach Meinung Anderer aber noch längere Zeit, wenn nicht für immer bleiben, weil sie in den Naturverhältnissen begründet sind. Die Häfen von Rostow und Taganrog befinden sich im Asowschen Meer, das sehr seicht ist, viele Untiefen hat und von tiefgehenden Schiffen gar nicht befahren wird. In der Meerenge von Kertsch, die in das Schwarze Meer führt, gibt es solche Barren, dass tiefgehende Schiffe gar nicht hereinkommen, trotz des jährlich mit vielen Kosten gebaggerten Kanals, der alljährlich im Frühjahr wieder vom Schwimmsande zugeschüttet wird. Es müssen die Waaren in flachgehende Lichter umgeladen werden; und selbst diese können in den Häfen nicht nahe ans Ufer kommen. Das Umladen macht natürlich viele Unkosten und kostet Zeit. Die Schiffe laufen oft auf Untiefen auf und müssen dann im Asowschen Meer ein zweites Mal umgeladen werden. Nur wenn man die Hindernisse wegräumen könnte — was aber kaum denkbar ist — denn das ganze Asowsche Meer kann man doch nicht von seinen Untiefen befreien — würde der Verkehr der Grjäsi-Zarizyn Bahn möglicherweise auch nach den Häfen Rostow und Taganrog sich wenden, da die Entfernung Grjäsis von Rostow und Taganrog 718 resp. 784 Werst aber nach Riga 1 219 Werst beträgt.

Gehen wir auf die Zufuhr der speziellen Getreidegattungen in besagten drei Jahren ein, so finden wir die Haferzufuhr von 10 Millionen Pud im Jahre 1882, im zweiten Jahre auf 8 Millionen und im dritten Jahre 1884 auf 5½ Millionen gesunken. Ausser Grjäsi haben alle Kreuzungspunkte die Waare von der Richtung nach Riga abgelenkt. Die in der ersten Broschüre vom Autor ausgesprochene Befürchtung, dass der Verkehr nach der Wolga sich wenden werde, hat sich in den folgenden drei Jahren nicht bestätigt — was der Autor selbst in der zweiten Broschüre eingesteht.

Auf der Hauptzufuhrlinie Zarizyn-Riga zeigt die Verkehrsrichtung doch eine offenbare Tendenz zum Rigaschen Hafen und es empfiehlt sich daher, die Beziehungen zu ihr mit vorzüglicher Sorgfalt zu pflegen. Der Versand von der Station Jeletz (Rjäshk-Wjäsma) ging zum grossen Theil via Wjäsma-Smolensk nach Libau und Warschau; auf der Orel-Witebsker Bahn ist der Ablenkungspunkt auch Smolensk; 11 pCt. der von der Orel-Witebsker Bahn überhaupt beförderten Güter gingen auf Smolensk-Brest über. Unerklärlich ist es, dass die Konkurrenz aus dem nächsten Zufuhrrayon des Rigaschen Hafens so viel an sich ziehen konnte! In Dünaburg entrollt sich das traurige Bild, wie die Konkurrenz gegen Riga mächtig wächst; hier lenken ab Libau-Romny, St. Petersburg-Warschau. Libau hat 1883 und 1884 hier in Dünaburg ⅓ der ganzen Quantität, die über Dünaburg-Witebsk angekommen war, an sich gezogen. Der Autor weist darauf hin, dass die Schiffsfrachten von Libau und Riga gleich sind, die Eisenbahnfrachten über Riga sogar geringer und doch hat Libau 20 pCt. an sich zu ziehen vermocht. Aber er vergisst, dass die Verladung in die Schiffe in Riga für jedes Pud 5 Kop. kostet, weil der Riga-Dünaburger Bahnhof weit ab von der Verladungsstelle an der Düna liegt, das ist in Libau nicht der Fall. Freilich ist die Verladungsstelle durch einen Schienenweg mit dem Waarenbahnhof verbunden, aber dieser Schienenweg geht über den grossen sehr belebten Dünamarktplatz am Ufer, und wird darum nur wenig benutzt, die Waaren werden vielmehr auf grossen, breiten Rospusken (ein Russisches Lastfuhrwerk), mit zwei starken Pferden bespannt, vom Waarenbahnhof zu den Schiffen transportirt.

Dem Roggen geht es ebenso. Von Grjäsi sind nach Riga 1876 bis 1881 und wieder 1884 ziemlich konstant 2 bis 2½ Millionen Pud Roggen abgeschickt; in 1883 ist der Export nach Riga freilich unter 2 Millionen und 1882 gar auf 100 000 Pud gesunken. In Dünaburg sind für Riga in den ersten 6 Jahren 1876 bis 1881 von 6½ Millionen die Zufuhren auf 5½ Millionen und bis 1884 gar auf 4½ Millionen Pud, wobei 1882 nur ½ Million ankam, gesunken.

An Gerste hat Grjäsi in den ersten 6 Jahren bis 1881 wenig, auch in 1882 noch sehr wenig, aber 1883 doch über 1,3 Millionen Pud und 1884 1 Million nach Riga geschickt.

In Dünaburg sind für Riga in den ersten 3 Jahren je ½ Million, in den zweiten 3 Jahren nur etwas über ¼ Million Pud, aber 1882 bis 900 000, 1883 über 2 Millionen und 1884 bis 1,2 Millionen angeführt. Dabei ist aber freilich die Uebergabe in Dünaburg nach Libau in den beiden letzten Jahren 1883 und 1884 bis auf 26 pCt. von den in Dünaburg angekommenen Quantitäten gestiegen.

Weizen war aus Grjäsi in den ersten 3 von den 6 angegebenen Jahren je 72 000 Pud, in den andern 3 Jahren nur je 5 000 Pud, 1882 bis 6 000 Pud, 1883 aber 99 000 und 1884 gar 430 000 Pud nach Riga gekommen. In Dünaburg entsprachen denselben in den ersten 3 Jahren je 989 000 Pud, in den andern drei je 17 000 Pud; 1882 bis 124 000 Pud, 1883 bis 329 000 Pud und 1884 bis 549 000 Pud. Von Kursk-Kiew kam nach Riga nur in den drei Jahren 1879 bis 1881 die kleine Quantität von je 1 200 Pud, sonst nichts mehr bis 1883 inkl., aber nach Libau stieg der Weizenimport in den 9 Jahren von 27 000 auf 39 000 Pud.

Mehl ist nur in kleinen Quantitäten in den sämmtlichen 9 Jahren, in ziemlich konstanter Quantität von 200 000 bis 250 000 Pud jährlich nach Riga importirt. Exportirt hat Riga nichts und demnach hat es wohl die ganze Menge im Lokalkonsum verbraucht.

Das dem Autor über die Zufuhr von Grütze vorliegende Zahlenmaterial ist nach seiner Angabe unvollständig und vielfach lückenhaft. Für Buchweizentransporte allein ist noch das beste Zahlenmaterial vorhanden. Riga hat 1882 bis 610 Pud, 1883 bis 4 270 Pud, und 1884 bis 3 360 Pud eingeführt. An Grützetransporten gingen von der Dünaburg-Witebsker auf die Riga-Dünaburger 1876—1878 bis 720 000, 1879—1881 bis 345 000, 1882 bis 33 000, 1883 bis 32 000 und 1884 60 000 Pud; von Morschansk-Ssysran 1884 bis 3 400 Pud; von Rjäshk-Morschansk 1884 bis 5 270 Pud; von Rjäshk-Wjäsma 1884 bis 5 270 Pud.

Aus allen beigelegten Tabellen ergibt sich im grossen und ganzen zunächst eine Neigung zum Lokalverkehr, da Buchweizen und andere Grützen ein wichtiges Nahrungsmittel bilden und in erster Reihe den Städten zugeführt werden. Der Rest und zwar der grössere Theil der Buchweizengrütze geht nach Moskau und weiter. Es wird wohl zunächst der Lokalkonsum des grossen Centrums als Anziehungspunkt wirken, sodann aber ist Petersburg der einzige Hafenplatz an der Ostsee, der Buchweizengrütze in grösseren Quantitäten exportirt, so dass die Bewegung nach Moskau zweifellos auch durch den ziemlich starken Exportbedarf Petersburgs beeinflusst wird. Wer aufmerksam das zugetragene Zahlenmaterial gelesen hat, hat bemerken müssen, dass überall, wo Riga in Frage kommt, die Zahlen einen Rückschritt zeigen. Dazu kommt dann noch ferner der Umstand, dass Riga nicht etwa deshalb gezwungen gewesen ist, sich mit weniger als in früheren Jahren begnügen zu müssen, weil der Produktionsrayon nicht mehr in alter Weise reichlich die Ernten seiner Aecker darbot, indem im Gegentheil, der Körnerbau, die Mehl- und Grützeproduktion von Jahr zu Jahr gestiegen sind, sondern die Zufuhr nach Riga hat immer mehr abgenommen und ist gegenwärtig an einem Punkte angelangt, der sehr ernste Bedenken wachruft.

Wenn wirklich auch überall Klage über die traurige Lage des Getreidehandels geführt wird — so schwer als gerade Riga

ist keiner der Ostseehäfen von der Ungunst der Verhältnisse betroffen.

Eine Tabelle aus dem „Ueberblick des Handels Russlands mit dem Auslande“, durch das Finanzministerium zusammengestellt, gibt für den Exporthandel der 4 Ostseehäfen Petersburg, Reval, Libau und Riga für die 10 Jahre 1875—1884 folgendes Bild:

Jahr	Hafer	Roggen	Gerste	Weizen	Mehl	Grütze aller Art
	Tschetwert					
	für Petersburg					
1875	1 920 956	1 731 170	20 269	624 505	93 124	125 059
1876	1 911 694	2 697 745	849	1 262 584	139 885	255 102
1877	2 203 288	3 123 808	27 212	2 540 826	450 240	347 130
1878	1 642 837	1 096 542	24 475	1 581 735	61 355	139 444
1879	2 516 363	2 773 438	29 639	1 749 568	96 626	323 386
1880	3 333 493	1 991 160	7 895	178 849	50 659	239 459
1881	2 752 045	820 618	—	245 239	5 549	193 257
1882	2 793 059	178 324	—	1 378 421	2 261	231 816
1883	2 841 000	640 000	15 000	3 363 000	29 000	224 000
1884	3 797 000	623 000	8 000	2 312 000	9 000	227 000
	für Reval					
1875	454 028	171 754	7 619	2 900	1	19 110
1876	424 920	419 907	7 610	7 403	7	30 686
1877	286 436	639 950	46 475	266 276	5 706	36 398
1878	674 609	690 111	45 010	294 618	1 535	111 119
1879	714 893	1 356 246	14 666	42 093	244	86 247
1880	979 741	464 560	2 874	19 035	176	39 193
1881	504 302	265 033	6 017	16 781	—	43 995
1882	995 170	184 332	3 200	163 178	—	59 006
1883	931 000	240 000	47 000	331 000	4 000	—
1884	860 000	214 000	79 000	394 000	2 000	10 000
	für Libau					
1875	179 624	221 261	170 092	1 905	—	—
1876	290 250	242 636	171 959	1 589	—	—
1877	622 726	406 385	360 172	2 440	—	—
1878	1 172 621	897 984	319 839	27 282	—	—
1879	1 182 006	1 510 115	241 072	29 782	—	—
1880	1 021 844	862 841	189 267	12 649	—	—
1881	1 138 564	605 744	134 597	9 873	13 068	—
1882	2 235 045	1 041 839	215 140	15 110	25 531	—
1883	3 382 000	1 490 000	322 000	19 000	37 000	—
1884	2 743 000	1 216 000	217 000	10 000	28 000	3 000
	für Riga					
1875	789 387	439 581	95 400	27 490	—	3 236
1876	1 001 480	514 772	185 516	7 016	3 720	51 026
1877	2 281 646	1 187 177	539 790	268 921	390	78 769
1878	1 989 895	1 036 892	306 057	22 390	—	128 336
1879	1 822 178	1 598 005	343 192	5 532	—	135 005
1880	922 656	356 569	159 618	5 219	31	14 778
1881	1 107 726	271 029	221 926	7 861	39	6 419
1882	1 764 042	225 900	614 373	66 645	—	2 459
1883	1 357 000	599 000	666 000	22 000	1 000	—
1884	948 000	585 000	447 000	32 000	—	1 000

Aus der vorstehenden Tabelle muss man entnehmen, wie Reval sich stetig, wenn auch langsam, entwickelt, Petersburg im grossen und ganzen seine Position behauptet, Libau bedeutend aufstrebt und wächst — während Riga sich nicht einmal auf alter Höhe zu erhalten vermocht hat.

Es sind vom Autor die thatsächlichen Verhältnisse konstatirt und er überlässt es nun den hierzu berufenen Faktoren, auf dem gegebenen Zahlenmaterial fussend, zu erforschen und zu entscheiden, an welcher Stelle am Vortheilhaftesten die Hebel anzulegen sind, um Wandel in die Verhältnisse zu bringen!

Aus dem Deutschen Reich.

Zur Verstaatlichung Preussischer Privatbahnen.

Die am 5. d. Mts. zusammengetretene ausserordentliche Generalversammlung der Berlin-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft hatte ausschliesslich über die Ankaufsofferte der Regierung zu verhandeln. Erschienen waren 47 Aktionäre mit 2 350 Stimmen; den Vorsitz führte der Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, Herr Wex. Zunächst gab der Staatskommissarius, Herr Ober-Regierungsrath Reitzenstein, namens der Regierung die bekannte Erklärung ab, dass die Regierung jedes Amendement, welches eine Erhöhung der vom Staate angebotenen Entschädigung in sich schliesse, einer Ablehnung des ganzen Vertragsentwurfes gleich erachte, auch in diesem wie im Falle der einfachen Ablehnung der Offerte unter keinen Umständen in neue Verhandlungen wegen Ankaufs der Berlin-Dresdener Eisenbahn und selbst nicht auf Grund des vorgelegten Vertrages eintreten würde. Bei der Erörterung wies ein Aktionär, Bankier Rudloff-Grübs, darauf hin, wie überaus niedrig die Staatsofferte gegenüber den sich fortgesetzt steigernden Einnahmen sei, und dass die Regierung die Konvertirung der 20 600 000 ℳ. betragenden Prioritätsschuld von $4\frac{1}{2}$ auf $3\frac{1}{2}$ pCt. Zinsen wohl nicht länger würde verweigern können. Schon 1876 habe die Berlin-Anhaltische Eisenbahn der Berlin-Dresdener Eisenbahn 630 000 ℳ. Annuitäten für den Ankauf des Unternehmens geboten, welche Offerte einer 4 pCt. Verzinsung der ganzen Stammprioritäten entsprochen haben würde, und endlich wären auch die Berliner Grundstücke der Bahnhofsanlage so werthvoll, dass sie einen grossen Theil der Prioritätsschuld bei wohl zu ermöglichendem Verkauf decken würden. Hierauf erklärte der Staatskommissarius, dass die Staatsfinanzverwaltung auch in Zukunft nicht in der Lage sein werde, Anträgen der Gesellschaft auf Erwirkung eines Allerhöchsten Erlasses zur Durchführung der Prioritätenkonversion Folge zu geben. Vom Vorredner wurde hierauf erwidert, dass im Falle eines solchen Verfahrens der Staatsregierung der Gesellschaft doch noch übrig bliebe, ihr Recht bei der Landesvertretung zu suchen. Diese Aeusserungen riefen seitens des Staatskommissarius eine scharfe Zurückweisung der gegen die Regierung gerichteten Vorwürfe hervor. Weiterhin sprach Herr Dr. G. Siemens, Vorsitzender des Aufsichtsraths, sich dahin aus, dass in der besonderen Zwangslage, in welcher sich die Gesellschaft dem Staate gegenüber einmal befände, es darauf ankäme, sich zu vergegenwärtigen, dass vertragsmässig der Staat berechtigt sei, die Berlin-Dresdener Eisenbahn noch um 3 Millionen Mark billiger zu erwerben, ein Recht, welches kein Generalversammlungsbeschluss jemals umstossen könne; die Gesellschaft hänge fast lediglich von dem Wohlwollen der Regierung ab, welches durch die Ablehnung der Kaufofferte wohl schwerlich gefördert werden würde. Herr Assessor Dr. Löwenfeld wies sodann noch darauf hin, dass von Mehr- oder Mindereinnahmen bei der Gesellschaft gar keine Rede seiu könne, da mit Ausnahme des geringen Lokalverkehrs, dies einzig und allein von der Staatsregierung als Eigenthümerin aller Anschluss- und konkurrirenden Nachbarbahnen abhänge; auch solle man erwägen, dass unter 61 Eisenbahnen in Deutschland nur 7 theurer erbaut seien, als die Berlin-Dresdener, welche 296 000 ℳ. für 1 km beansprucht hätte = 750 000 Thaler für 1 Meile, obwohl die denkbar geringsten Schwierigkeiten beim Bau zu überwinden gewesen seien. Die Anfrage eines Aktionärs, ob die Regierung in eine billigere Verzinsung als 5 pCt. des Staatsvorschusses willigen würde, wurde von einem Mitgliede der betriebsführenden Eisenbahndirektion bestimmt verneint. Von einem anderen Mitgliede des Aufsichtsrathes, Herrn Bankier Quellmalz-Dresden, wurde vorgeschlagen, die heutige Versammlung nur als eine die Verhältnisse aufklärende anzusehen, dieselbe zu vertagen, d. h. eine neue ausserordentliche Generalversammlung vor dem 1. Dezember d. J. zur endgültigen Beschlussfassung einzuberufen. Herr Dr. Siemens erklärte alsdann ausdrücklich, dass der gesammte Aufsichtsrath bezüglich der Annahme der Staatsofferte einig sei, und theilte ferner mit, dass die von einem Aktionär vorgeschlagene Zurückzahlung des Staatsvorschusses von 2 Millionen Mark von der Staatsregierung zurückgewiesen wurde. Schliesslich wurde mit 1 719 gegen 631 Stimmen der Quellmalz'sche Vertagungsantrag angenommen. Gegen letzteren Beschluss protestirte Herr Rudloff-Grübs, weil derselbe nicht mit der gesetzlich erforderlichen $\frac{3}{4}$-Majorität der vertretenen Stimmen gefasst worden sei.

Dem Vernehmen nach ist die neue Generalversammlung zum 30. d. Mts. einberufen. Wie wir im übrigen noch nachträglich erfahren, soll der Militärfiskus als Vorbesitzer der betreffenden Grundstücke der Berlin-Dresdener Bahn das Recht haben, dieselben zum Ueberlassungspreise zurück zu erwerben, falls dieselben zum Verkaufe gelangen sollten.

In der am 6. d. Mts. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Ostpreussischen Südbahn-Gesellschaft waren von den anwesenden Aktionären 2 792 Stimmen vertreten, von diesen entfielen 673 auf Stammprioritäten und 2 119 auf Stammaktien. Obgleich der Regierungskommissar in der Versammlung die Erklärung abgab, dass eine Erhöhung des Kaufpreises ausgeschlossen sei und dass auch die Konversion der Prioritäten nicht bewilligt werden würde, beschloss die Versammlung dennoch, den Verwaltungsrath in Gemeinschaft mit einer Kommission, bestehend aus den Herren Kirchheim, Goldschmidt und Kessner, zu ermächtigen, mit dem Minister in weitere Verhandlungen zu treten mit der Befugniss, die Anerbietungen der Regierung eventuell anzunehmen.

Zu der auf den 5. d. Mts. einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn waren im ganzen nur 10 890 Stück Stamm- und Stammprioritätsaktien angemeldet worden. Die Versammlung war daher, da statutengemäss mindestens 21 667 Aktien vertreten sein müssen, über die Verstaatlichungsofferte einen gültigen Beschluss zu fassen nicht in der Lage, und sind deshalb die Aktionäre der Gesellschaft auf den 27. November d. J. zu einer neuen ausserordentlichen Generalversammlung eingeladen worden, welche nunmehr über die Offerte des Staates endgültig zu entscheiden hat.

In der Versammlung gab der Vertreter der Staatsregierung die bekannte Erklärung, betreffend Ablehnung der Erhöhung des Kaufpreises ab. Hervorzuheben ist ein Antrag eines Aktionärs: Die Generalversammlung wolle den Verkauf der Bahn unter Belassung der staatsseitigen Offerte, soweit diese das Umtauschverhältniss von Stammaktien und Stammprioritätsaktien in 3½ pCt. Konsols festsetzt, aber unter Verdoppelung der den Stammaktionären offerirten Konvertirungsprämie von 24 M. auf 48 M. pro Aktie genehmigen. Ein anderer Aktionär erklärte dagegen, dass die von ihm vertretene Gruppe von Aktionären gegen die Verstaatlichung sei, weil sie die Ueberzeugung hege, dass das Unternehmen sich aus sich heraus entwickeln würde, und es nicht gerathen sei, ein derartiges Objekt aus der Hand zu geben.

Dem für die Generalversammlung erstatteten Berichte des Aufsichtsrathes und der Direktion der Gesellschaft entnehmen wir folgendes: Die vom Staate gebotene Rente berechnet sich für die Stammaktien auf 2,39 pCt. und für die Stammprioritätsaktien auf 4 pCt.; nach Ausweis der Bilanzen haben die Stammaktien in den Jahren 1881—1885 2, $2^1/_5$, $2^1/_3$, $2^1/_2$ und $2^1/_2$ pCt. und die Stammprioritätsaktien seit ihrer im Jahre 1883 erfolgten Verausgabung jährlich $4^1/_2$ pCt. Dividende bezogen. Die an die Aktionäre im letzten Jahre als Dividende zur Vertheilung gebrachten Beträge beziffern sich auf 517 500 M., wogegen die Leistung des Staates sich in Zukunft auf 490 200 M. stellen würde. Das Angebot der Regierung bleibt daher hinter den bisherigen Erträgnissen der Bahn nur wenig zurück. Nachdem die Verkehrsbeziehungen zu den Ems- und Weserhäfen nach der Verstaatlichung der Köln-Mindener und Rheinischen Eisenbahn fast ganz abgeschnitten worden sind, wurde die Bahnverwaltung veranlasst, den Binnenverkehr, dessen Entwickelung langsam aber stetig vor sich geht, mehr zu pflegen. Während die direkten und Transitverkehre in den letzten Jahren einen Rückgang aufweisen, zeigt der Lokalverkehr und das Ergebniss desselben eine erfreuliche Steigerung. Wenn auch gehofft wird, dass der Ausfall in den direkten Verkehren, besonders in den Kohlenverkehren, sich baldigst durch eine vermehrte Förderung der angeschlosssenen Zechen wieder ausgleichen werde, so sei doch nicht vorauszusehen, ob die verlorenen Transitverkehre wieder gewonnen werden können oder ob nicht auch noch der verbliebene Rest verloren gehen wird. Die erforderlich gewordenen Bauten und Bahnhofserweiterungen seien ausgeführt, die Finanzverhältnisse der Bahn wohlgeordnet und klar. Ende 1885 enthielt der Reservefonds I 154 572 M., der Reservefonds II 30 011 M., der Erneuerungsfonds I 470 405 M., der Erneuerungsfonds II 18 000 M. und der Bauergänzungsfonds 116 401 M. Die Entscheidung über die Annahme oder die Ablehnung der Offerte wurde der Generalversammlung überlassen.

Gegenüber der in verschiedenen Blättern und auch in No. 84 dieser Zeitung veröffentlichten Angabe, dass die Dividende der Aachen-Jülicher Eisenbahn für 1886 auf 6½ pCt. geschätzt werde, wird von unterrichteter Seite mitgetheilt, dass keine Aussicht zur Vertheilung einer Dividende von mehr als 6 pCt. vorhanden sei; auch für die Zukunft sei auf eine weitere Steigerung der Rentabilität nicht zu hoffen, wohl aber sei nach Ablauf der Garantieverträge mit den angeschlossenen Werken bei dem sich jetzt allseitig regenden lebhaften Wettbewerb der Preussischen Staatsbahn, welche die kleine Privatbahn auf allen Seiten einschliesst, eine wesentliche Verringerung der Rentabilität zu befürchten. Diese Auffassung wird auch in einem der „K. Ztg." zugegangenen Berichte getheilt. Nach demselben ergibt die vorläufig ermittelte Einnahme für Januar bis September dieses Jahres zwar gegenüber der endgültig festgesetzten für denselben Zeitraum des Vorjahres ein Mehr von 61 000 M. Abgesehen davon aber, dass nun dieser Erhöhung der Einnahme auch eine entsprechende Erhöhung der Ausgabe gegenübersteht, wird darauf hingewiesen, dass im Anfange dieses Jahres 1 768 800 M. neue Aktien ausgegeben wurden, welche an der Dividende für 1886 Theil nehmen und bei einer Dividende von 6 pCt. die Summe von 107 208 M. beanspruchen, wozu noch die Gewinnantheile, die Steuern und die Rücklage von dieser Summe treten. Bei der vorstehenden Schätzung von 6 pCt. Dividende für 1886 ist angenommen worden, dass in den letzten Monaten des Jahres die Einnahmen in annähernd gleicher Weise steigen werden, wie in den ersten neun Monaten. Dies sei aber nicht wahrscheinlich, nachdem die Staatsbahn an ein bisher von der Aachen-Jülicher Bahn fast allein bedientes grösseres Eisenhüttenwerk jüngst einen neuen Gleisanschluss erbaut und hierdurch seit Ende vorigen Monats einen wesentlichen Theil der Frachten dieses Hüttenwerks der Aachen-Jülicher Eisenbahn entzogen habe. Infolge der vorbezeichneten und anderer Wettbewerbungsmassnahmen der Staatsbahn, besonders infolge der von der Staatsbahn begonnenen Herabsetzung der Frachtantheile der Aachen-Jülicher Eisenbahn in den Verbandstarifen, werden daher im Jahre 1887 nicht nur keine Mehreinnahmen, sondern mit Sicherheit wesentliche Mindereinnahmen erwartet, so dass für das Jahr 1887 nicht einmal mehr auf eine Dividende von 5 pCt. mit Sicherheit zu rechnen sein dürfte. Die Hoffnung auf die neu geplanten Bahnstrecken wird bei der bekannten Stellung und den Mitbewerbsgrundsätzen der Staatsbahn ebenfalls als trügerisch bezeichnet. Die Zweigbahn von Höngen nach Alsdorf zum Anschluss an die Gruben des Eschweiler Bergwerksvereins verliere durch den von der Staatsbahn in Aussicht genommenen Bau einer Eisenbahnverbindung zwischen Herzogenrat und Alsdorf ihre Bedeutung. Bezüglich der geplanten Strecke Morsbach-Kohlscheid endlich sei zu berücksichtigen, dass Kohlscheid bereits Station der Staatsbahn ist, so dass durch diesen Bahnbau die Staatsbahn nur gezwungen sein werde, die Frachtsätze ihrer Station Kohlscheid herunterzusetzen, die Frachten der angeschlossenen Gruben aber zum bei weitem grössten Theil behalten werde.

Verhalten des Eisenbahn-Dienstpersonals gegen das Publikum.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat über das Verhalten des Eisenbahn-Dienstpersonals gegen das Publikum unterm 24. v. Mts. folgende Verfügung erlassen:

„Neben vielen anerkennenden Aeusserungen über freundliches und entgegenkommendes Verhalten des mit dem reisenden Publikum dienstlich verkehrenden Staatseisenbahn-Beamtenpersonals sind leider in neuerer Zeit auch manche Klagen über absprechendes und unhöfliches Benehmen einzelner Beamten zu meiner Kenntniss gelangt. Ich nehme daraus Anlass, nachdrücklich daran zu erinnern, dass § 1 des Betriebsreglements, nicht minder § 69 Abs. 1 und 2 des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands, wie die gemeinsamen Bestimmungen für alle Beamte des Staatseisenbahndienstes ein höfliches und rücksichtsvolles, wenn auch entschiedenes Benehmen gegen das Publikum zur besonderen Pflicht machen. Die Königlichen Eisenbahndirektionen und Eisenbahn-Betriebsämter beauftrage ich, die Beobachtung der vorbezeichneten Vorschriften sorgsam zu überwachen, Verstösse gegen dieselben nachdrücklich zu ahnden und solche Beamte, welche sich durch ihr Verhalten als ungeeignet für den Verkehr mit dem Publikum erwiesen haben, aus den betreffenden Stellungen zu entfernen."

Zur Rangerhöhung der Preussischen Baubeamten.

In den technischen Kreisen macht sich das lebhafte Bestreben geltend, der Freude über die neuerdings erfolgte, in No. 84 unserer Zeitung mitgetheilte Rangerhöhung der Preussischen Königlichen Regierungsbaumeister und Regierungsbauführer durch entsprechende, dem Minister der öffentlichen Arbeiten, Herrn Maybach, dargebrachte Dankesbezeugungen und Adressen Ausdruck zu verleihen. Letzterer hat demgemäss bereits mehrere Abordnungen — u. a. der bei der Centralbehörde beschäftigten Regierungsbaumeister, der in Berlin zur Zeit ansässigen Regierungsbaumeister und Regierungsbauführer und des Berliner Architektenvereins — empfangen und bei diesen Gelegenheiten das warme, tiefe Interesse, welches er dieser so vielfach erörterten Angelegenheit gewidmet hat und auch fernerhin zu widmen entschlossen ist, in der bestimmtesten Weise betont. Den Baubeamten darf es sicherlich eine hohe Genugthuung sein, aus dem Munde ihres obersten Herrn Ressortchefs zu hören, dass der bisherige Zustand der Dinge, welcher es gestattete, um zehn bis zwölf Jahre jüngere Beamte lediglich aus alt überkommenen, formellen Gründen vor die technischen Beamten einzuschieben, eine Ungerechtigkeit gewesen sei, welche er sowohl vor seinem eigenen Gewissen, wie auch im Interesse des Staatswohles nicht länger habe verantworten können. Seit dem Antritte seiner gegenwärtigen Amtsstellung sei er daher bestrebt gewesen, die erforderliche Wandlung der Verhältnisse herbeizuführen, und die Baubeamten dürften über das bisher erzielte Ergebniss kaum mehr erfreut sein, als er selbst, denn in seiner klar bewussten Erkenntniss von der hervorragenden Stellung, welche der Technik in dem modernen Staate gebühre, habe er es sich zu einem Lebenszwecke gemacht, dem Baufache zu dieser Stellung zu verhelfen, und er werde auf dem eingeschlagenen Wege unbeirrt weiterschreiten und alle Konsequenzen ziehen, welche sich aus den Verhältnissen ergäben. Der Herr Minister stellte demgemäss noch weitere Massnahmen in Aussicht, über welche man zunächst nur Ver-

muthungen hegen darf, und welchen in den betheiligten Kreisen mit begreiflicher Spannung entgegengesehen wird.

Aus Anlass des in Rede stehenden Ereignisses hat ferner in Frankfurt a/M. bereits eine glänzende Feier unter Betheiligung sämmtlicher Baubeamten und zahlreicher anderer Techniker in den Räumen des Zoologischen Gartens stattgefunden, bei welcher Gelegenheit nach begeisterten Reden auf Se. Majestät den Kaiser und den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten an letzteren sofort eine Dankdepesche abgesandt und ferner beschlossen wurde, dem Herrn Minister durch eine nach Berlin zu entsendende Abordnung noch eine Dankadresse überreichen zu lassen.

Etat der Reichseisenbahnen für 1887/88.

Der Etat der Verwaltung der Reicheisenbahnen in Elsass-Lothringen weist eine Gesammteinnahme von 45 237 800 ℳ, d. h. einen Minderbetrag von 2 153 900 ℳ gegen das Vorjahr auf. Der weitaus grösste Theil dieser Mindereinnahme entfällt auf den Güterverkehr, welcher auf einen Ertrag von 31 440 000 ℳ für 1887/88 gegen 33 490 000 ℳ für 1886/87 veranschlagt ist. Die Gesammtausgaben stellen sich auf 28 541 200 ℳ bei den fortlaufenden und auf 592 000 ℳ bei den einmaligen. Während die fortdauernden Ausgaben um 1 003 100 ℳ hinter dem Vorjahr zurückbleiben, weisen die einmaligen Ausgaben einen Minderbetrag von 2 702 460 ℳ gegen das Vorjahr auf. Der Ueberschuss ist auf 16 696 600 ℳ, d. h. um 1 150 800 ℳ weniger gegen 1886/87 veranschlagt. Bei den persönlichen Ausgaben wird der Missstand, dass verschiedene Beamtenklassen der Reichseisenbahn-Verwaltung theils im pensionsfähigen Diensteinkommen, theils in der Gesammtbesoldung hinter den entsprechenden Klassen bei der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung, denen gegenüber sie ursprünglich grossentheils besser gestellt waren, zurückstehen, durch die anderweite Bemessung der betreffenden Normalgehälter beseitigt.

Stammprioritäten der Prignitzer Eisenbahn.

Die Stammprioritäten der Prignitzer Eisenbahn, welche eine $4^1/_2$ pCt. Vorzugsdividende gewähren, sollen an der Berliner Börse eingeführt werden. Das gesammte Aktienkapital dieser Bahn beträgt 2 700 000 ℳ, welches je zur Hälfte in Stammprioritäten und Stammaktien, jede über 300 ℳ lautend, eingetheilt ist.

Nach dem in No. 80 S. 851 dieser Zeitung enthaltenen Jahresberichte dieser Bahn für 1885/86 betrug der erzielte Betriebsüberschuss 88 212 ℳ und nach Abzug der konzessions- und statutenmässigen Rücklagen 70 015 ℳ, wovon 50 625 ℳ zur Zahlung der $4^1/_2$ pCt. Dividende für die Stammprioritätsaktien verwendet wurden.

Ohrenerkrankungen bei Eisenbahnbediensteten und die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes.

Auf der letzten Versammlung Deutscher Naturforscher und Aerzte (in der Sektion für Ohrenheilkunde) wurde der Vermuthung Ausdruck gegeben, dass bei der Häufigkeit des Vorkommens von Ohrenaffektionen und bei der Wichtigkeit der akustischen Signale für den Eisenbahndienst eine Reihe von Bahnunfällen nicht durch Nachlässigkeit, sondern durch mangelhaftes Gehör des Beamtenpersonals verursacht sein dürfte. Dr. Lichtenberg-Budapest hat 250 Eisenbahnbedienstete auf das Verhalten ihrer Gehörorgane untersucht und darunter bei 92, also 36,8 pCt., Ohrenerkrankungen gefunden.

Seitens des Herrn Dr. Schmaltz-Dresden, eines bekannten Ohrenarztes, wurden folgende Thesen vorgelegt:

1. Es ist wünschenswerth, dass bei gewissen Kategorien von Eisenbahnbediensteten — insbesondere den Lokomotivführern und Heizern, event. auch den Signalwärtern und Weichenstellern — sowohl vor der Anstellung als nach derselben in angemessenen Zwischenräumen von sachverständigen Aerzten die Gehörorgane untersucht und auf ihre Hörfähigkeit geprüft werden.

2. Es ist wünschenswerth, dass bei allen zur Begutachtung der Dienstfähigkeit von Eisenbahnbeamten angestellten otiatrischen Untersuchungen einheitliche Grundsätze zur Geltung kommen und dass insbesondere die an die Untersuchten bezüglich ihrer Hörfähigkeit zu stellenden Minimalforderungen einheitlich normirt werden.

3. Es ist deshalb ferner wünschenswerth, dass eine Anzahl von Ohrenärzten — womöglich in verschiedenen Deutschen Staaten — sich mit einer Reihe von Eisenbahndirektionen zu dem Zwecke ins Vernehmen setzen, dass dieselben ihnen die Möglichkeit geben, in hinlänglicher Zahl und nach einheitlichem Plane Untersuchungen anzustellen

a) über die Anforderungen, welche der Dienst an die Hörfähigkeit der Beamten stellt;

b) über die Grenzen, bis zu welchen die normale Funktionsfähigkeit des Gehörorgans verändert sein kann, ohne die Sicherheit des Dienstes zu beeinträchtigen;

c) welcher Art und wie häufig die Erkrankungen sind, von denen die Gehörorgane der Eisenbahnbeamten ergriffen zu werden pflegen.

Diese Thesen fanden die Zustimmung der Sektion.

Die angeregten Fragen dürften mit Rücksicht auf die zweifellose Bedeutung, welche ein zuverlässiges Hörvermögen der im Aussendienst beschäftigten Eisenbahnbeamten für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes hat, gewiss Beachtung verdienen. Immerhin erscheint es aber zunächst schwer übersehbar, auf welchem Wege man zu einer zweckmässigen und vor allen Dingen einheitlichen Behandlung der Angelegenheit gelangen möchte. In dieser Hinsicht würden weitere Erörterungen derselben seitens der Herren Sachverständigen wohl dankbar zu begrüssen sein und auch auf die Unterstützung der Eisenbahnverwaltungen zu rechnen haben, da letztere, in dem vollen Bewusstsein ihrer schweren Verantwortlichkeit für die Sicherheit des Betriebes ohnehin geneigt sind, jede die letztere beeinflussende Frage mit der grössten und weitgehendsten Sorgfalt zu erwägen. Wie vieles in dieser Beziehung geschieht, wird den weiteren Kreisen des Publikums niemals bekannt. Sehr erfreulich würde es aber sein, wenn sich dasselbe mehr und mehr in ein — bisher oft vermisstes — Vertrauen zu der Einsicht und den besten Willen der Eisenbahnverwaltungen hineinleben und sich nicht — wie leider so häufig bemerkt werden kann — durch die sensationsbedürftigen Berichte einer oft unzuverlässigen Presse zu schnellen und unzutreffenden Urtheilen über die Leistungsfähigkeit und über das Verständniss der Leiter des schwierigsten und von Laien überhaupt nicht zu übersehenden Verkehrsinstituts der Gegenwart hinreissen lassen möchte. Unglücksfälle werden auf der Eisenbahn mit Rücksicht auf die Vielseitigkeit der im Betriebe derselben zusammenwirkenden Einzelnheiten niemals gänzlich vermieden werden können! Diese Thatsache kann dem Publikum gegenüber nicht oft genug betont werden. Aber gerade wenn solche beklagenswerthen Ereignisse eintreten, wird sich das richtige Taktgefühl und die wirkliche Vornehmheit der Gesinnung in einer besonderen Vorsicht und Zurückhaltung des Urtheils beweisen. Letzteres ist unter dem Eindrucke eines erschütternden Unfalles freilich erheblich schwieriger, als das wüste Gebahren, welches sich alsdann in der hämischen Herabsetzung mühselig durchdachter und mit vollster Hingebung gepflegter Einrichtungen breitzumachen liebt.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die der Königlich Württembergischen Staatsbahn gehörige, 24,83 km lange eingleisige Strecke Freudenstadt-Schiltach, sowie deren Fortsetzung, die der Grossherzoglich Badischen Staatsbahn gehörige, 9,66 km lange Strecke Schiltach-Wolfach (beide am 4. d. Mts. eröffnet), ferner die zum Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld (Betriebsamt Altena) gehörige, 8,5 km lange Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung von Altenhundem nach Saalhausen und von der zum Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau gehörigen Neubaustrecke Hundsfeld-Trebnitz i/Schl. die 15,692 km lange Theilstrecke Hundsfeld-Gross-Totschen (beide am 1. d. Mts. eröffnet) sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion — als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4825 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Auslegung der Bestimmungen in Art. 29 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 4845 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 4861 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Verbot der Fischerei und des Krebsfanges in Frankreich (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 4866 vom 2. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 4880 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 5. d. Mts.).

Aus Mecklenburg.

Eisenbahnprojekt von Schwerin nach Crivitz.

Im Anschluss an unsere Mittheilung in No. 86 dieser Zeitung, obiges Projekt betreffend, sind wir noch in der Lage mittheilen zu können, dass die Direktion der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft die Ausführung des Baues unter folgenden Bedingungen zu übernehmen geneigt ist:

1. dass die normativmässige Landeshilfe bewilligt werde,

2. dass die Stadt Schwerin eine Zahlung von 50 000 ℳ à fonds perdu leistet und das zur Bahn erforderliche Terrain, soweit es Schweriner Kämmereigebiet betrifft, unentgeltlich zur Verfügung stelle und dass
3. auch die Stadt Crivitz das für die Bahn erforderliche Terrain in demselben Masse wie ad 2 angedeutet unentgeltlich hergebe.

Die Anlage des Bahnhofes in Crivitz ist so projektirt, dass eine spätere Weiterführung der Bahn möglich ist.

Seitens des Schweriner Magistrats trägt man um so weniger Bedenken, die sub 2 erwähnte Bedingung zu erfüllen, als gerüchtweise verlautet, der Bau einer Eisenbahn von Lübeck über Meyenburg nach Gransee sei, was die auf Mecklenburgischem Gebiet zu liegen kommende Strecke anlange, aussichtslos geworden und müsse man daher Schwerin durch neue Eisenbahnen aus seiner isolirten Lage herauszubringen bestrebt sein.

Wismar-Rostocker Eisenbahn.

Gerüchtweise verlautet, dass ein Hamburger Konsortium den Ankauf der Wismar-Rostocker Eisenbahn beabsichtige und sollen diesbezügliche Verhandlungen mit dem Aufsichtsrath dieser Gesellschaft bereits eingeleitet sein.

Die Strecke von Rostock (Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn) bis Wismar soll zu einer Vollbahn umgebaut und sodann über Grevesmühlen (Station der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn) bis Ratzeburg oder Mölln (Stationen der Lübeck-Büchener Eisenbahn) verlängert werden.

Litteratur.

Deutscher Baukalender. Bearbeitet von den Herausgebern der Deutschen Bauzeitung. Zwanzigster Jahrgang, 1887. Berlin, Kommissionsverlag von E. Toeche.

In der umfangreichen Kalender-Litteratur, welche zum Schlusse eines jeden Jahres auf dem Büchermarkte erscheint, erfreut sich der „Deutsche Baukalender" in den bautechnischen Kreisen im weitesten Sinne des Wortes, für welche derselbe ausschliesslich bestimmt ist, einer besonderen Beliebtheit. Das kleine, mit jedem neuen Jahrgange sorgfältig neu geprüfte und erforderlichenfalls berichtigte und verbesserte Werk zerfällt in zwei Theile, den eigentlichen Taschenkalender und eine Beigabe zu demselben. Beide enthalten eine reiche Fülle trefflich bearbeiteten technischen Materiales, wichtiger Verwaltungsvorschriften und sonstiger Angaben, über welche die Möglichkeit einer schnellen Aufklärung erwünscht erscheint, ferner Personalverzeichnisse, Inserate u. drgl. Bei der Vertheilung des Materiales in den eigentlichen Kalender und in die Beigabe sind wohl erwogene und auf langjähriger Erfahrung beruhende Gesichtspunkte hinsichtlich der praktischen Verwendbarkeit der einzelnen Theile massgebend gewesen, wobei angenommen ist, dass ersterer von dem Besitzer in der Tasche mitzuführen und letztere als Hilfs- und Nachschlagebuch in dem Arbeitszimmer zu benutzen ist. Druck und Ausstattung des Werkes darf als vortrefflich bezeichnet werden. K—e.

Die Strassenbrücken Berlins von G. Pinkenburg, Regierungsbaumeister. Berlin, W. Moeser's Hofbuchdruckerei.

Als ein Sonderabdruck aus mehreren Nummern der diesjährigen „Deutschen Bauzeitung" liegt uns eine kleine, sorgfältig bearbeitete und durch treffliche Zeichnungen erläuterte Abhandlung vor, welche auf Grund des wohl gesichteten Quellenmateriales einen Ueberblick über die Entwickelung gewährt, welche die Strassenbrücken Berlins seit dem Jahre 1876, dem Zeitpunkte, mit welchem dieselben aus den Händen des Fiskus in das Eigenthum der Stadtgemeinde übergegangen sind, genommen haben. Nach einem geschichtlichen Rückblicke auf die Entstehung der Strassenbrücken Berlins in den vorangegangenen Jahrhunderten, werden der Umfang und die Art der übernommenen Brückenbaulast, die Beschaffung der erforderlichen Geldmittel, die aus den veränderten Verhältnissen der Stadtgemeinde erwachsenen nächsten Aufgaben und mannigfache technische Einzelheiten erörtert. Insbesondere der Inhalt der letzteren dürfte den betheiligten Fachkreisen das kleine Werk werthvoll erscheinen lassen. K—e.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Güterverkehr.

Eröffnung der Haltestelle Erpel für den unbeschränkten Güterverkehr. Am 15. d. Mts. wird die bisher dem Güterverkehr nur unter gewissen Beschränkungen dienende Haltestelle Erpel des diesseitigen Verwaltungsbezirks in vollem Umfange für die Abfertigung von Gütern (Eil- und Frachtstückgütern und Wagenladungen) eröffnet werden.

Das Nähere ist bei den diesseitigen Güterexpeditionen und in unserm hiesigen Geschäftslokale zu erfahren.

Köln, den 4. November 1886. (2314)

Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn - Gesellschaft. Mit dem heutigen Tage tritt zu den vom 1. Oktober 1885 ab gültigen Ausnahmetarifen (A und B) für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Niederländisch - Dortmund - Gronau-Enscheder Verkehr via Gronau der Nachtrag II in Kraft, enthaltend:

I. Ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs A.

II. Ermässigte, beziehungsweise neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs B.

Exemplare dieses Nachtrags sind in unserm hiesigen Geschäftslokale unentgeltlich zu haben.

Dortmund, den 5. November 1886.

Die Direktion. (2315)

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. Januar 1887 neuen Stils ab werden die Güterexpeditionen in Elberfeld (Ottenbruch) und Barmen (Unter-) Rh. des Eisenbahn - Direktions - Bezirks Elberfeld aufgehoben, und treten daher mit diesem Tage sämmtliche Frachtsätze für den Verkehr mit jenen Stationen im oben bezeichneten Verbande ausser Kraft.

Die Abfertigung der für die Stationen Elberfeld (Ottenbruch) und Barmen (Unter) Rh. bestimmten oder der daselbst zur Auflieferung gelangenden Gütersendungen in Wagenladungen erfolgt künftig in Elberfeld (Mirke) bzw. in Barmen (Mittel-) zu den Frachtsätzen dieser Stationen.

Für die Ueberführung dieser Ladungen von Elberfeld (Ottenbruch) nach Elberfeld (Mirke) und umgekehrt, sowie von Barmen (Unter-) Rh. nach Barmen (Mittel-) und umgekehrt werden besondere Gebühren bis auf Weiteres nicht berechnet. (2316)

Bromberg, den 4. November 1886.

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 15. November 1886 treten im Südostpreussischen Verbande für den Transport von künstlichen Düngemitteln bei Aufgabe in Wagenladungen à 10 000 kg im Verkehr zwischen Memel, Station des Bezirks Bromberg, einerseits und den Stationen Tharau, Schrombehnen, Glommen, Woeterkeim, Tolksdorf, Stürlack, Widminnen und Jucha der Ostpreussischen Südbahn andererseits direkte Frachtsätze in Kraft; die Höhe der qu. Sätze ist bei den Verbandstationen zu erfahren. (2317)

Bromberg, den 3. November 1886.

Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.)-Altona. Der s. Z. im Norddeutschen Verbandsverkehre eingeführte Ausnahmefrachtsatz für die Beförderung von Eisenerz, abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkies-Abbränden) und Braunstein zwischen den Stationen Georgsmarienhütte und Hamburg von 58 ℳ für 10 000 kg, dessen Aufhebung zum 1. November d. J. publizirt war, bleibt bis auf Weiteres in Kraft.

Köln, den 4. November 1886. (2318)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrh.)

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Für den Verkehr zwischen den Stationen Osterwieck der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn und Elsterwerda, Gera (Thür. u. W. G. Bhf.), Leipzig (Berliner, Eilenburger und Thüringer Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Röderau; Weida und Zeitz andererseits sind bei den genannten Dienststellen zu erfahrende direkte Frachtsätze in Kraft getreten.

Erfurt, den 6. November 1886. (2319)

Königliche Eisenbahndirektion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Nord - Ostsee - Verband. Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehr zwischen Hamburg B. einerseits und Station Holthusen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn andererseits direkte Frachtsätze für sämmtliche Tarifklassen in Kraft, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind.

Altona, den 6. November 1886. (2320)

Königliche Eisenbahndirektion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischen Verbandstarif, Heft 2 betreffend. Am 15. d. M. treten folgende Frachtsätze in Kraft:

	Ausnahmetarif 6 a	Ausnahmetarif 6 b
	(Holz, Europäisches)	
	Für 100 kg in Mark	
Stankau-Olbernhau	1,03	0,96
Taus-Olbernhau	1,09	1,05

Dresden, am 6. November 1886. (2321)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 15. Dezember 1886 treten für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg:

1. der Nachtrag VII zum Kilometerzeiger zur Berechnung der Preise für die Beförderung von
   a) Personen und Reisegepäck,
   b) Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,
   c) Eil- und Frachtgütern

   vom 1. Juli 1885, enthaltend:
   1. Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger,
   2. Entfernungen für die Stationen der neu zu eröffnenden Strecke Garnsee-Lessen,
   3. Berichtigungen;
2. der Nachtrag III zum Lokaltarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck vom 1. Januar 1886

in Kraft.

Die qu. Nachträge können durch die Billetexpeditionen unseres Verwaltungsbezirks bezogen werden.

Bromberg, den 3. November 1886. (2322)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Ungarischen Verbandsverkehr betreffend. Am 1. Dezember d. J. treten in Kraft: a) Nachtrag III zu Heft 1, b) Nachtrag XI zu Heft 2 und c) Nachtrag V zu Heft 3 des Verbandstarifs. Dieselben enthalten veränderte Frachtsätze für verschiedene Stationen, sowie neue Frachtsätze für Wagenladungsgüter im Verkehre mit der Sächsischen Station Gera-Pforten. Die durch Berichtigung von einzelnen Frachtsätzen eintretenden Erhöhungen kommen erst vom 15. Januar 1887 ab zur Anwendung. Die Nachträge sind durch die Verbandstationen käuflich zu erhalten.

Dresden, den 5. November 1886. (2323)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr nach Baden über die Pfalz. Am 15. d. M. erscheint zum Saarkohlentarife No. 5 der Nachtrag I, welcher Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Badischen Stationen Halbmeil, Schiltach und Schlierbach enthält.

Exemplare werden unentgeltlich abgegeben.

Köln, den 6. November 1886. (2324)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Eisern-Siegener Eisenbahn. Lokal-Gütertarif. Der Frachtsatz des Ausnahmetarifs C für Eisenerz von Morgenröther Erbstolln nach Eiserner Hütte und von Tiefe Kohlenbacher Stolln nach Eisterfelder Hütte wird von heute ab um 0,01 *M.* die 100 kg ermässigt.

Siegen, den 7. November 1886. (2325)
Die Direktion.

Hessische Ludwigsbahn. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember l. J. wird unsere Station Frankfurt a/M. H. L. B. mit den für die übrigen Frankfurter Bahnhöfe bestehenden Frachtsätzen in den **Deutsch-Italienischen Güterverkehr** aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilt unsere Güterexpedition Frankfurt a/M. H. L. B., sowie unser Tarifbüreau dahier.

Mainz, den 5. November 1886. (2326)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezial-Direktion.

Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Bayerischen und Badischen Stationen. Mit Wirksamkeit vom 1. November 1886 ist für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Königl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen andererseits ein neuer Tarif erschienen.

München, den 5. November 1886. (2327)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. l. Mts. gelangt zum **Niederländisch-Bayerischen Gütertarif** vom 1. Juni 1883 der Nachtrag IV zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen der allgemeinen reglementarischen Bestimmungen und Tarifvorschriften.
2. Theilweise veränderte Frachtsätze für die Stationen Eger, Hof und Franzensbad.
3. Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen.
4. Ausnahmetarife für Gemüse.
5. Einbeziehung neuer Stationen in den Ausnahmetarif für Heringe.

München, den 4. November 1886. (2328)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Im **Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staatsbahnen** sowie im **Verkehr der Preussischen Staatsbahnen mit den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen**, soweit sich letzterer nicht über Strecken der Badischen oder Pfälzischen Eisenbahnen bewegt, ferner im **Rheinischen Nachbar-, Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen und Rheinisch-Niederdeutschen Verkehr** und im Verkehr mit Stationen der **Oldenburgischen Staatseisenbahnen** ist bis Ende Dezember 1886 für Langeisen (Schienen, Röhren, Konstruktionstheile etc.), welches auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen von je 10 000 kg Tragkraft verladen ist, zugestanden, dass die Fracht nach den Sätzen des betreffenden Ausnahmetarifs für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens aber für 10 000 kg zu erheben ist.

Es wird hiermit zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass diese Frachtberechnung bis auf weiteres in Geltung bleibt.

Köln, den 10. November 1886. (2329)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Thüringischer Verbands-Güterverkehr, Tarifheft No. 2. In dem vom 10. Februar 1886 ab gültigen Tarifheft 2 des Sächsisch-Thüringischen Verbandes treten mit sofortiger Gültigkeit direkte Sätze des Ausnahmetarifs 4 (für Steinkohlen und Kokes) zwischen den Stationen Lugau, Oelsnitz b/Lichtenstein und Zwickau einerseits und Blechhammer, Hüttensteinach, Köppelsdorf, Lauscha und Steinach a. d. Werrabahn andererseits in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Erfurt, den 4. November 1886. (2330)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichische Nordwestbahn-Elbeumschlagsverkehr. Die im Tarife Oesterreich-Laube, resp. Tetschen-Bodenbach-Landungsplatz vom 1. April 1885 sammt Nachträgen I—IV für Laube resp. Tetschen-Bodenbach-Landungsplatz-Reichenberg S. N. D. V. B. und vice versa enthaltenen Frachtsätze finden unter Erfüllung der an dieselben geknüpften Bedingungen auch für Reichenberg, Sächsische Staatseisenbahnen, Anwendung.

Wien am 5. November 1886. (2331)

---

2. Submissionen.

Verding von
a) 5 Stück Personenwagen I/II. Kl.
b) 10 „ „ III. „
c) 10 „ „ IV. „
d) 8 „ Personenzug-Gepäckwagen

in je einem Loose,

e) 50 Stück offenen Güterwagen,
f) 50 „ Plattformwagen

in je zwei Loosen,

g) 271 Stück Normalwagenachsen mit Rädern

in drei Loosen.

Angebote sind bis Donnerstag, den 18. November d. J., Vorm. 11 Uhr, versiegelt mit der Aufschrift: „Verding von Wagen" bezw. „Achsen" portofrei an unser maschinentechnisches Büreau hierselbst, W. Königgrätzerstrasse 132, einzusenden.

Zuschläge erfolgen innerhalb 4 Wochen.

Bedingungen und Zeichnungen können in dem genannten Büreau während der Geschäftsstunden eingesehen oder von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 8,50 *M.* für a bis d, 2,50 *M.* für e und f und 1,50 *M.* für g bezogen werden.

Berlin, den 3. November 1886. (2332)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische). Oeffentliche Ausschreibung. Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen, im Deutschen Reichsanzeiger vom 30. Juli 1885 No. 176 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbungen um Arbeiten und Lieferungen", sowie der für den diesseitigen Bezirk gültigen, durch die Kölnische Zeitung vom 12. Januar d. J. No. 12 veröffentlichten „allgemeinen Vertragsbedingungen" soll die Anfertigung und Lieferung von:

a) 12 Stück Personenwagen I./II. Klasse,
b) 30 „ bedeckten Güterwagen,
c) 25 „ Plattformwagen und
d) 392 „ Flussstahl-Tragefedern für Wagen

vergeben werden.

Bedingungen und Zeichnungen können zu 3 *M.* ad a bis c und zu 1 *M.* ad d von unserem maschinentechnischen Büreau bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Verding von Wagen" versehen, portofrei zu dem auf den 15. November d. J., Vormittags 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermin an das vorgenannte Büreau einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Köln, den 3. November 1886. (2333)

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 88 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 10. November 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

2. Submissionen.

(Fortsetzung.)

Werra-Eisenbahn. Die Lieferung nachbezeichneter, pro 1887 erforderlicher Werkstatts- und Betriebsmaterialien: Bancazinn, Bleiplomben, Doppelfirniss, rohes und raffinirtes Rüböl, Wagenschmieröl (Mineralöl), Talg, Seife, Bleiweiss in Oel gerieben, Stangenkreide, Segelleinen, Polsterleinen, Schmirgelleinen, Putzwolle, Italienischer Hanf, Bindfaden, Plombirschnur, Borax, Waschschwämme, Stearinlichte, Reissigbesen, Zündhölzer, div. Dochte, Fruchtgummi, Waschleder, Kupfervitriol und Telegraphen-Papierrollen, soll im Submissionswege vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen sind von dem Sekretariate der unterzeichneten Direktion zu beziehen. Offerten mit der Aufschrift: Offerte auf Lieferung von Werkstatts- und Betriebsmaterialien sind unter Beifügung von Materialproben und der unterschriftlich anerkannten Lieferungsbedingungen bis spätestens den 6. Dezember cr. versiegelt und franko anher einzureichen.

Meiningen, den 1. November 1886. (2334)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Oeffentliche Ausschreibung. Die Lieferung von:

3 Stück	dreiachsigen Tenderlokomotiven (1 Loos),	
6 „	Personenwagen III. Klasse (1 Loos),	
41 „	bedeckten Güterwagen mit Endperrons (1 Loos),	
94 „	Radsätzen (1 Loos),	
188 „	Tragfedern	(1 Loos)
235 „	Spiralfedern	

soll vergeben werden.

Die Bedingungen mit Zeichnungen können gegen Entrichtung von 2 ℳ für jedes Loos von unserem maschinentechnischen Büreau, Heddrichstrasse 63, bezogen werden.

Angebote sind frei und versiegelt bis zum Verdingungstermin und zwar bis zum 20. November 1886, Vormittags 11 Uhr, mit der Aufschrift „Verding von Betriebsmitteln" an das genannte Büreau einzusenden.

Zuschlagsfrist vier Wochen. (2335)

Frankfurt a/M., den 29. Oktober 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Die Lieferung von 2 629 t Kleineisenzeug für Breitspurbahnen, 39 t Kleineisenzeug für Schmalspurbahnen, bestehend aus Laschen, Laschenbolzen, Hakennägeln und Unterlagsplatten, ferner von 120 000 Stück stählernen Unterlagsringen soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Termin zur Eröffnung der Angebote am 24. November d. Js., Vormittags 11 Uhr, im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse 36. Die Angebote müssen mit der Aufschrift „Angebot auf Kleineisenzeug" versehen sein. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen können hier eingesehen bezw. gegen Einsendung von 3 ℳ bezogen werden. Zuschlagsfrist innerhalb 4 Wochen nach obigem Termin.

Breslau, den 3. November 1886. (2336)
Materialien-Büreau.

Verdingung. Es sollen die Anfertigung und Lieferung von

A.

1. 9 Stück Schnellzug-Lokomotiven nebst Tendern,
2. 6 „ Rangir-Tenderlokomotiven;

B.

1. 8 Stück Personenwagen I/II. Klasse,
2. 10 „ „ III. „
3. 8 „ Personenzug-Gepäckwagen,
4. 20 „ bedeckte Güterwagen mit Bremse,
5. 39 „ bedeckte Güterwagen ohne Bremse,
6. 57 „ Plattformwagen;

C.

1. 100 Stück Radsätze mit Speichenrädern,
2. 100 „ „ Speichen- oder Scheibenrädern,
3. 92 „ Radsätze mit Speichen- oder Scheibenrädern

im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im Maschinentechnischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen Einsendung von je 5,00 ℳ für A. und B. und von 2,00 ℳ für C. bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Lokomotiven", bezw. „Angebot auf Lieferung von Wagen", oder „Angebot auf Lieferung von Achsen"

versehen, zu dem auf

Dienstag, den 30. November d. Js. Vormittags 10 Uhr
(für die Gegenstände unter A.) bezw.
Dienstag, den 30. November d. Js. Vormittags 11 Uhr
(für die Gegenstände unter B. und C.)

anberaumten Verdingungstermine an das vorgenannte Büreau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage jede erforderliche Auskunft ertheilen wird.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach abgehaltenem Verdingungstermin. (2337)

Magdeburg, den 5. November 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Lokomotiven. Im Wege öffentlicher Ausschreibung sollen 4 Stück Normal-Personenzuglokomotiven nebst Tendern mit Carpenterbremse und Gasbeleuchtung, sowie 15 Stück dreiachsige Normal-Tenderlokomotiven für Nebenbahnen verdungen werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau zur Einsicht aus und werden gegen postfreie Einsendung (nicht Nachnahme) der Schreibgebühren von 3 ℳ unfrankirt abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Lokomotiven" zu dem auf Sonnabend, den 27. November d. J., Vormittags 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermin an das unterzeichnete Büreau einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 5. November 1886. (2338)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

3. Verkauf von Altmaterialien.

Altschienenverkauf. Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Zum Verkauf von alten Schienen etc. wird Termin auf Freitag, den 19. November 1886, Vormittags 10 Uhr, in unterzeichnetem Büreau — Brüderstrasse 36 — anberaumt. Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsnachweisungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Erstattung von 1 ℳ Schreibegebühren in baar oder in Briefmarken à 10 ₰ unfrankirt bezogen werden. Zuschlag innerhalb 4 Wochen nach obigem Termin.

Breslau, den 6. November 1886. (2339)
Materialien-Büreau.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 89. 1886.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pranumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgratzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 13. November 1886.

Dieser Nummer liegt No. 21 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die Kinzigthalbahn.

Mit der am 1. d. Mts. dem öffentlichen Betrieb übergebenen 34 km langen Bahnstrecke Freudenstadt - Schiltach-Wolfach ist ein wichtiges Verbindungsglied der Eisenbahnnetze von Württemberg und Baden geschaffen und einem der schönsten Theile des Schwarzwaldes ein direkter Verkehr nach dem Rheinthale eröffnet.

Der Bau dieser Linie gründet sich auf einen unter dem 29. Dezember 1873 zwischen den beiden Nachbarstaaten abgeschlossenen Staatsvertrag, demzufolge durch die Königlich Württembergische Regierung eine Eisenbahn von Schiltach über Alpirsbach nach Freudenstadt zur Verbindung der Badischerseits von Hausach nach Schiltach und Württembergischerseits von Stuttgart bezw. Horb nach Freudenstadt zu erbauenden Bahn gebaut werden sollte. Von Seiten Württembergs ist die Theilstrecke bis Freudenstadt schon im Jahre 1879 dem Verkehr übergeben worden. Baden hatte die Strecke Hausach-Wolfach gleichfalls schon früher dem Verkehr übergeben, während die Strecke Wolfach-Schiltach gleichzeitig mit der Württembergischen Anschlussbahn eröffnet wurde.

Der „Staatsanzeiger für Württemberg" gibt von der durch Württemberg erbauten und zum grössten Theile auf Württembergischem Gebiete gelegenen Bahnstrecke Freudenstadt-Schiltach eine kurze, das Wesentlichste umfassende Beschreibung, welcher wir folgendes entnehmen:

Bei einer Entfernung von 24,8 km zwischen den Stationen Freudenstadt und Schiltach liegt letztere um etwa 340 m tiefer als erstere. Es ergibt sich daraus, dass die Bahn das nicht unbedeutende Durchschnittsgefäll von etwa 1 : 73 hat. Das stärkste, in dem mittleren Theil der Linie in Anwendung gekommene Gefälle beträgt aber 1 : 43 (dasjenige der Geislinger Steige 1 : 45), und dies allein schon charakterisirt die Bahn als eine Gebirgsbahn. Dazu kommt noch, dass die Terrainbeschaffenheit vielfach die Anwendung scharfer Krümmungen (theilweise mit Radien von nur 300 m), sowie die Ueberschreitung von Thälern und die Durchtunnelung einzelner Bergköpfe nothwendig machte, und namentlich auch die geognostische Beschaffenheit des von der Bahn durchzogenen Gebietes: vorzugsweise Buntsandstein und Granit.

Von der 663,5 m ü. d. Meer liegenden Station Freudenstadt zweigt die Bahn in einer scharfen Kurve nach Südost ab, um in möglichst direkter Richtung das etwa 7 km entfernt beginnende Kinzigthal zu erreichen. Anfangs horizontal, später sanft fallend, durchschneidet sie, von prächtigen Wäldern umgeben, mit mässig grossen Erdarbeiten theils den Buntsandstein, theils den Wellenkalk. Kaum 2 km von ihrem Ausgangspunkt entfernt wird ihre Richtung von dem tief eingeschnittenen Thale der Lauter (eines ostwärts der Glatt zueilenden Bächleins) gekreuzt. Mit einem mächtigen eisernen Viadukte auf Steinpfeilern wird dieses Thal durch 5 Oeffnungen von zusammen 212 m Weite in einer Höhe von 34 m überbrückt. Rechts unten liegt, von den dichtbewaldeten steilen Thalgehängen umschlossen, das freundliche Lauterbad. Nur wenig fallend nimmt die Bahn ihren weiteren Weg durch stolze Waldungen und erreicht 5,7 km von Freudenstadt die Station Lossburg-Rodt (655 m ü. d. Meer).

Ausser den nahe gelegenen Orten, welchen diese Station ihren Namen verdankt, sind noch die ferner liegenden Sulzbach, Lombach und Wittendorf auf diesen Halteplatz der Bahn angewiesen. Die hohe freie Lage von Lossburg gewährt eine ausgebreitete Aussicht über die Alb und einen wesentlichen Theil des Schwarzwaldes.

Unweit der beiden Stationsorte entspringt die Kinzig, deren linksseitigem Thalgehänge die Bahn sich zuwendet, nachdem sie einen unmittelbar auf die Station folgenden Tunnel von 380 m Länge passirt hat. Das rasche Fallen des Kinzigthales hat hier geboten, auch der Bahn ein starkes Gefälle zu geben. Sie bewegt sich daher von Lossburg-Rodt an fast 10 km lang bis gegen Alpirsbach in Neigungen von 1 : 45 und 1 : 43. Nachdem der von links in die Kinzig mündende Lunbach mittelst eines 35 m hohen Dammes überschritten und ein kurz darauf folgender kräftiger Vorkopf mit dem 370 m langen sogenannten Schwenkenhardttunnel hoch über der Kinzig durchfahren ist, zieht sich die Bahn, allmählich der Thalsohle immer näher kommend, an der steilen dicht bewaldeten linksseitigen Halde des Thales hin, das hier den Namen des „Ehlenbogener" Thales führt. Anfänglich noch in Buntsandstein gelegen, durchschreitet sie dabei auf kurze Strecken das Todtliegende und tritt sodann etwa 2 km oberhalb Alpirsbach in das Gebiet des Granits.

Landschaftlich schön wirken auf dieser Strecke der Bahn die mächtigen, von einzelnen Seitenthälern durchfurchten Bergwandungen und unten im Thale die Menge zerstreut liegender Gehöfte, welche zusammen die Gemeinde Ehlenbogen bilden.

Kurz oberhalb Alpirsbach, bei der sogenannten Farbmühle, verlässt die Bahn das linke Thalgehänge, überschreitet

den Fluss mittelst eines 12 m hohen Viadukts von eisernem Oberbau in 3 zusammen 77 m weiten Oeffnungen, durchsticht einen scharf vorspringenden Bergkopf in 90 m langem Tunnel und mündet sodann in die 432,5 m ü. d. Meer gelegene 10,5 km von Lossburg-Rodt entfernte Station Alpirsbach. Unmittelbar nach dem Austritt aus ebenerwähntem Tunnel eröffnet sich nach links hin ein prächtiger Einblick in das von Osten her kommende tiefe Aischbachthal, und gleich darauf breitet sich im Hauptthale das reizend gelegene Alpirsbach, von den bedeutenden ehemaligen Klostergebäuden und seiner berühmten Klosterkirche beherrscht, vor den Augen des Beschauers aus.

Von den auf den Höhen beiderseits des Kinzigthales gelegenen Ortschaften kommen Schömberg, Romishorn, Adelsprang, Reuthin, Peterzell und Zelleracker für den Lokalverkehr der Station Alpirsbach zunächst in Betracht.

Die Bahn, die von Alpirsbach an sich nur wenig über der eigentlichen Thalsohle bewegt, hat gleichwohl auch hier mit manchen Schwierigkeiten zu kämpfen, die u. a. in den starken Krümmungen des Flusslaufs und wohl auch in der Rücksichtnahme begründet sind, welche die schon seit lange das Thal durchziehende Staatsstrasse beanspruchen zu dürfen berechtigt war. Die Gefällsverhältnisse sind zunächst noch keineswegs günstige. Nach Verlassen der Station Alpirsbach folgt eine Strecke von etwa 2 km Länge mit 1 : 80 und hierauf weiter bis zur Haltestelle Schenkenzell das schon erwähnte kräftige Gefälle von 1 : 45. Gleich unterhalb Alpirsbach beginnt der langgedehnte Ort Röthenbach, der meist aus freundlichen, das Thal aufs angenehmste belebenden Häusern besteht. Unweit davon liegt, auf einem Bergvorsprunge still abgeschieden, das Krähenbad.

Am unteren Ende von Röthenbach mündet von Osten her das stattliche Röthenbachthal ein. Unmittelbar darauf, an der Württembergisch-Badischen Landesgrenze bei der sogenannten „Teufelsküche“, tritt die Bahn mittelst einer 21 m weiten Brücke auf das linke Ufer über, verfolgt dieses jedoch, zwischen Fluss und Strasse eingezwängt, nur auf kurze Strecke. Mit einer 27 m weiten Brücke gewinnt sie wieder die rechte Thalseite, durchfährt dicht hinter der Brücke einen scharf vorspringenden Bergkopf in dem 58 m langen sogenannten Daistunnel. Wenige hundert Meter weiter folgt wiederum ein Tunnel, der 78 m lange Stocktunnel. Zwischen beiden lagert sich die Bahn auf einem mässig hohen Damm, entlang dessen die Kinzig das erstemal auf grössere Ausdehnung verlegt werden musste. Unmittelbar hinter dem Stocktunnel werden Staatsstrasse und Kinzig mit 2 Oeffnungen von je 30 m Weite überbrückt. Damit ist die Bahn zum zweitenmale auf die linke Thalseite übergetreten. Auch diesmal ist ihres Bleibens auf dieser Seite nicht lange: unterhalb des jetzt in lieblicher Lage sichtbar werdenden Ortes Schenkenzell nöthigt eine scharfe östliche Ausbiegung des Thales, die Bahn wieder über den Fluss zu führen. Es geschieht dies am Einlauf der Reinerzau in die Kinzig mit einer Brücke von 2 je 28 m weiten Flussöffnungen mit anschliessenden kleineren Wegdurchlässen. Direkt hinter dieser Brücke beginnt, 355 m über dem Meer hoch, die Haltestelle Schenkenzell. Sie ist 5,0 km von Alpirsbach entfernt. Um für die Station den erforderlichen Raum zu gewinnen, musste auch hier eine nicht unbedeutende Korrektion der Kinzig vorgenommen werden. Ausser dem Stationsorte wird die Haltestelle hauptsächlich den seitwärts gelegenen Orten Wittichen und Röthenberg zu dienen haben. Auch von Schenkenzell abwärts musste anfänglich noch ein ziemlich steiles Bahnvisier in Anwendung kommen (1:60 auf etwa $1^1/_2$ km Länge), dann aber konnte das Gefälle bis nach Schiltach hinab auf 1:155, bezw. 1:100, ermässigt werden. Landschaftlich reizend, aber für den Bahnbau wenig günstig sind die hier vielfach auftretenden Krümmungen des Flusslaufs. Die bedeutendste derselben findet sich unweit der Haltestelle Schenkenzell; die Kinzig umströmt dort in weitem Bogen einen von rechts her sich quer vorschiebenden Bergrücken, der die malerisch gelegene Ruine Schenkenburg trägt. Diesen Rücken durchsticht die Bahn mittelst eines nach der Ruine benannten 70 m langen Tunnels und überschreitet kurz darnach den Fluss mit einer Brücke von ähnlichen Dimensionen, wie sie die letztbeschriebene vor der Haltestelle Schenkenzell zeigt.

Kaum 400 m weiter abwärts folgt wiederum eine 47 m weite Brücke, die letzte vor Schiltach, denn von hier an verbleibt die Bahn auf der rechten Thalseite. Baulich bemerkenswerth ist auf dieser Strecke noch eine Verlegung des Flussbettes, sowie ein unmittelbar vor dem Bahnhofe Schiltach zu durchfahrender 117 m langer Tunnel. Die Station Schiltach hat eine Meereshöhe von 324,4 m. Die Stationsentfernung Schiltach-Schenkenzell ist die kleinste auf der ganzen Strecke: sie beträgt nur 3,7 km.

Diese Station ist aber nicht als Wechselstation, wie im Staatsvertrag vom 29. Dezember 1873 vereinbart war, angelegt; es ist nur Gelegenheit für solche offen gehalten, mittlerweile aber die zweckmässig veränderte Vereinbarung getroffen, die Trennung der Württembergischen und Badischen Bahnzüge nach Hausach zu verlegen.

Für die Station Schiltach ist seit langer Zeit die Abzweigung einer Bahn nach Schramberg vorgesehen, wohin nun voraussichtlich eine Sekundärbahn gebaut werden wird. An dieselbe legt sich die freie Bahn nach Wolfach an. In dem breiteren und sanfter (etwa 1:70) abfallenden Kinzigthal hat sie, wie die vorbeschriebene den Charakter der Thalbahn mit steilen und hohen Thalabhängen, welche sich jedoch schon auf dieser 10 km langen Strecke, noch mehr aber in ihrer Fortsetzung nach Hausach verflachen. Immer noch sind sie aber von höheren Bergstöcken unterbrochen, welche mit Steinkrönungen und Burgruinen geziert sind. Inmitten derselben läuft die Bahn hin bis zu einem Tunnel, welcher in der Nähe der Stadt Wolfach angelegt werden musste. Auf dieser Station vereinigt sich dann die neue Linie mit der im Betrieb befindlichen Bahn Wolfach-Hausach.

Fasst man nun ausser dem schon Gesagten ins Auge, welche bauliche Schwierigkeiten die Durchfahrung der Thonmassen des Wellenkalks bereitet, wie hindernd sich die wasserreichen Zerklüftungen des Buntsandsteins erweisen, mit welcher Vorsicht die dem eigentlichen Gestein vielfach vorgelagerten losen Schutthalden zu behandeln sind; berücksichtigt man ferner die Wasserverhältnisse eines tief eingeschnittenen Schwarzwaldthales, die Vorkehrungen, welche die richtige Abführung der Hochwasser an und unter der Bahn in solcher Gegend erfordert und die Hunderte von kleineren Massnahmen, die bei jeder Bahn hinsichtlich der Besitzthumsverhältnisse an Haus, Wald und Feld zu treffen sind, so lässt sich wohl ermessen, wie viel Mühe, Ausdauer und Sorgfalt die Projektirung sowohl, als die Ausführung einer Bahn, wie die eben beschriebene, erforderte, wie bedeutende Kosten aber auch mit der Herstellung einer solchen verknüpft sein mussten.

Noch mag mit wenigen Worten der Ausführung einzelner Bahn- und Hochbauten Erwähnung geschehen. Das Material zu den Kunstbauten ist im wesentlichen der Formation entnommen, in der sich die Bahn an der betreffenden Stelle bewegt: von Freudenstadt bis Alpirsbach vorwiegend dem Buntsandstein, von da ab dem Granit. Besonders bemerkt darf werden, dass bei den eisernen Brücken der Kinzigthalbahn erstmals von Verwendung des Holzes zum Brücken-Oberbau abgegangen wurde. Es sind die Schienenunterlagen durchweg in Eisen konstruirt und statt der hölzernen Dielenbeläge Betonirungen auf Wellblech in Anwendung gebracht. Die Böschungen der Flusskorrektionen, welche zeitweise den Angriffen wild dahin brausender, gewaltiger Wassermassen zu widerstehen haben, sind aus grossen cyklopisch an einander gefügten Granitsteinen in sorgfältigster Weise erstellt. Die Hochbauten wurden nach Thunlichkeit dem Charakter der Landschaft angepasst und gewähren durchweg einen freundlichen Anblick. Die Wärterhäuser sind verschalt und verschindelt und auch die Gebäude in Lossburg-Rodt und Schenkenzell zeigen eine ähnliche Behandlung; nur das etwas stattlichere Bahnhofsgebäude in Alpirsbach weist ein massives Erdgeschoss auf. Alle Gebäude aber machen den Eindruck solider Herstellung und angenehmer Wohnlichkeit.

Zum Schluss wollen wir derer gedenken, welchen in erster Linie die Durchführung des ganzen Werkes anvertraut war. Die Oberleitung der Projektirung und nachfolgenden Ausführung des Württembergischen Theils der Bahn lag in den Händen des Oberbauraths v. Morlok. Für die Bahnbauten waren 3 Bauämter (in Freudenstadt, Alpirsbach und Schiltach) unter der Vorstandschaft des Bauraths Knoll und der Bauinspektoren Storz und Völker errichtet, während die Leitung der Hochbauten dem Bauinspektor Eulenstein (mit dem Amtssitz in Freudenstadt) übertragen war.

Der Badischerseits erbaute Theil Schiltach-Wolfach ist von dem leider kürzlich heimgegangenen Ober-Baurath Gerwig mit bekannter Sicherheit und Vollkommenheit projektirt und ausgeführt worden.

Ueber die feierliche Eröffnung der Kinzigthalbahn, welche am 1. d. Mts. bei prachtvollem Wetter programmmässig stattfand, entnehmen wir einem Bericht des „Württemb. St.-Anz.“ folgendes:

Um 7 Uhr 45 Minuten Morgens setzte sich der Festzug von Stuttgart aus in Bewegung, in welchem Se. Excellenz der Herr Ministerpräsident Dr. v. Mittnacht, der Präsident der Generaldirektion der Staatseisenbahnen v. Hofacker, der Direktor der Post v. Weizsäcker, die Abtheilungsvorstände und andere Mitglieder der Eisenbahndirektion, der Postdirektion, Ministerialräthe, Mitglieder des Raths und des Beiraths der Verkehrsanstalten, Abgeordnete der betreffenden Bezirke Platz nahmen. Um 10 Uhr 2 Minuten kam der Zug in Freudenstadt an, wo auf dem schön mit Grünem und mit Flaggen geschmückten Bahnhof die Feuerwehr mit Musik Aufstellung genommen hatte und

die Bezirksbeamten und die bürgerlichen Kollegien die Gäste empfingen.

Von Freudenstadt wurde mit bekränzten Lokomotiven um 10 Uhr 25 Minuten die Eröffnungsfahrt auf der neuen Linie angetreten. An dem lieblichen Lauterbad vorbei ging es durch prächtigen Tannenwald nach der auf der Hochfläche zwischen dem Kinzig- und Glattthal gelegenen Station Lossburg. Dort hatte sich die Schuljugend und die Einwohnerschaft aufgestellt und der Schultheiss hielt eine Anrede an den Herrn Ministerpräsidenten, worin er die Gäste willkommen hiess in Lossburg, wo die blauen Berge der Alb herübergrüssen und das Kinzigthal sich zum Deutschen Rhein öffnet. Der Herr Minister erwiderte dankend mit dem Wunsch, dass die Gegend von dem neuen Verkehrsmittel reichen Gewinn ziehe und dasselbe recht fleissig sich zu Nutzen mache. Mit einem kräftigen Hoch entliessen die Lossburger den Festzug. Nunmehr gings durch das landschaftlich reizende, eine grosse Abwechselung von Scenerien bietende obere Kinzigthal, das Ehlenbogenthal genannt, in starker Neigung abwärts nach dem freundlich gelegenen Alpirsbach. Auf dem stattlichen Bahnhof daselbst, zu welchem von dem Ort aus eine Ehrenpforte führte, hatte die Einwohnerschaft mit Feuerwehr und Musik Aufstellung genommen und bewillkommnete den einfahrenden Zug mit kräftigen Hochrufen. Die Schulkinder durften auch nicht fehlen, die Knaben mit Tannenzweigen an den rothen Mützen, die Mädchen in Festkleidung. Ein kleines Mädchen, weissgekleidet mit schwarzrother Schärpe, begrüsste den Herrn Minister mit einer Anrede und einem geschmackvollen Herbstbouquet aus Wald und Feld. Auch die benachbarten Gemeinden waren vertreten, namentlich hatte Reuthin ein Kontingent von 10 hübschen Schwarzwäldermädchen in der ländlichen Tracht gestellt mit der „Glasperlenhaube (Schäpeli), wie sie bei festlicher Gelegenheit dort noch getragen wird. Die Mädchen erfreuten die Gäste durch den Gesang einiger Volksweisen und auch die weibliche Schuljugend von Alpirsbach trug ein Lied vor. Unter dem Jubelruf der zahlreichen Versammlung dampfte der Zug weiter gegen Schenkenzell, der ersten Badischen Station. Auf der schön und freundlich gelegenen Station wurde der Festzug von mehreren Bürgermeistern der umliegenden Badischen Gemeinden begrüsst. Dieselben, in ländlicher Tracht, trugen sämmtlich die silberne Amtskette mit goldenem Medaillonbildniss des Landesherrn. Der Bürgermeister von Schenkenzell dankte der Württembergischen Regierung für die Erstellung dieser Linie, welche auch Badischen Landestheilen zugute komme; insbesondere dankte er dem Herrn Minister für die Bewilligung einer Güterladestelle. Der Herr Minister erwiderte mit den besten Wünschen für die Gegend, möge dieselbe aus dem neuen Verkehrsmittel, dessen sich Badener und Württemberger heute zusammen freuen, eine kräftige Förderung ihrer Interessen ziehen! Der Zug fuhr dann in dem gerade hier gar lieblichen Kinzigthal weiter nach der nächsten Station Schiltach. Hier erwarteten den Zug die aus Baden herbeigekommenen Festgäste, voran Se. Excellenz der Herr Geheimrath Ellstätter, Generaldirektor Eisenlohr, mehrere Eisenbahn-Abtheilungsvorstände, die Bezirksbeamten von Wolfach u. s. w. Der Bürgermeister von Schiltach hielt eine Ansprache an den Herrn Minister, welcher auch von einer Abordnung Schramberger Industrieller bewillkommnet wurde. Der Stadtschultheiss von Schramberg hielt an den Herrn Minister eine Anrede, worin natürlich die Bahn Schiltach-Schramberg in vorderster Linie berührt wurde. Der Herr Minister sagte zu, das Seinige zum Zustandekommen dieser Bahn thun zu wollen und sprach seine Meinung aus, dass bei gutem Willen und Zusammenwirken der betheiligten Faktoren die Bahn in Jahresfrist nach Verwilligung der Mittel hergestellt sein könne, worüber die Herren sehr erfreut waren. Wie überhaupt auf jeder Station einige Vertreter der betreffenden Gemeinden Einladung zur Mitfahrt erhielten, so stiegen auch die Schramberger Herren in den Zug ein, welcher nun über Halbmeil nach Wolfach weiterdampfte. Auch hier war feierliche Begrüssung; die Feuerwehr und die Militärvereine waren mit Musik ausgerückt. Nachdem der Zug auch hier eine Anzahl Badischer Gäste aufgenommen, fuhr er weiter, um gegen 12¾ Uhr an seinem westlichsten Ziel, der Station Hausach, anzulangen. Hier wurde den Theilnehmern am Eröffnungszuge im Stationsgebäude von seiten der Badischen Verwaltung ein opulentes Frühstück angeboten. Se. Exc. der Herr Ministerpräsident Dr. v. Mittnacht richtete in seinem Toast die Aufmerksamkeit der Versammlung am heutigen Tage, wo Baden und Württemberg sich eines neuen einigenden Bandes freuen, auf den Monarchen dieses schönen Landes, dessen Verdienste um Baden wie um das Deutsche Vaterland jedermann bekannt seien. Möge der allverehrte Fürst, mit welchem Se. Majestät der König von Württemberg in herzlicher persönlicher Freundschaft verbunden, noch lange dem Lande erhalten bleiben! Ein dreifaches Hoch auf Se. Königliche Hoheit den Grossherzog Friedrich erfüllte die Halle. Nach einstündigem Aufenthalt wurde in Begleitung der Badischen Festtheilnehmer die Rückfahrt angetreten. Der Zug passirte diesmal die Stationen mit sehr kurzem Aufenthalt; aber die Bevölkerung begrüsste ihn überall mit demselben Jubel: Böllerschüsse, musikalische Vorträge, Tücherschwenken und Hochrufe empfingen und entliessen den Eröffnungszug. In Schiltach stand schon ein mit Kindern angefüllter Zug bereit, um die erste Fahrt Kinzig abwärts anzutreten. Der Jubelruf aus hundert und aber hunderten von Kinderkehlen durchbrauste die Luft, als der Festzug einfuhr. Beim herrlichsten Wetter, das der Feier überhaupt treu blieb, langte der Zug gegen 3 Uhr in Freudenstadt an. Dort versammelte man sich zum Festmahl im Schwarzwaldhotel. Der Saal konnte die Theilnehmer kaum fassen, man hatte mit Rücksicht auf den disponiblen Raum die Zahl der Einladungen ziemlich einschränken müssen. Se. Excellenz der Badische Herr Präsident des Finanzministeriums, Geheimrath Ellstätter, liess in seinem Toast die Eindrücke des heutigen Tages noch einmal vorüberziehen, und pries die landschaftlichen Schönheiten der neuen Bahn, welche auch der Tüchtigkeit der Württembergischen Ingenieure ein neues glänzendes Zeugniss ausstelle. Württemberg habe das meiste Verdienst an der neuen Bahn, Württemberg habe für dieselbe die meisten Opfer gebracht, deshalb gebühre auch Württemberg am heutigen Tage in erster Linie Dank, und er erlaube sich, mit diesem Dank sich sofort an die höchste Stelle zu wenden, an Se. Majestät selbst, höchstwelcher während seiner ganzen Regierung stets auf das Wohl seines Volkes bedacht gewesen sei, und dessen weise Regierung namentlich auch die Anbahnung immer engerer Beziehungen zu dem Nachbarland Baden angestrebt habe. Mit Begeisterung wurde dem König ein dreifach donnerndes Hoch gebracht. Darauf ergriff Se. Excellenz der Herr Ministerpräsident Dr. v. Mittnacht das Wort. Es sei etwas schönes um eine solche Eisenbahneröffnung, wie sie heute vollzogen sei. Der Jubel der Bevölkerung, welche ein lang erstrebtes Ziel erreicht hat; die herzliche aufrichtige Freude, die aus allen Augen glänzt; eine Reihe landschaftlicher Schönheiten, die sich heute im Glanz des Sonnenscheins vor uns entfaltet haben: alles vereinigt sich, um uns festlich und heiter zu stimmen. Nehmen wir noch dazu, dass alles, was das Herz eines Ingenieurs erfreut: Tunnels, Viadukte, Dämme, Einschnitte, Durchlässe, Flusskorrektionen, in ununterbrochener Reihenfolge auf kurzer Strecke sich darbietet, so werden wir nicht umhin können zu gestehen, dass die neue Bahn eine Bahn ersten Ranges ist, was sich ja auch darin ausdrückt, dass der Kilometer der 25 km langen Bahn auf 450 000 ℳ zu stehen kommt (Heiterkeit). Lassen wir uns aber heute durch solche Ziffern und durch prosaische Rentabilitätsberechnungen nicht stören, um so weniger, als dieses Kapitel vermuthlich an einer anderen Stelle genügend zur Verhandlung kommen wird (Heiterkeit), seien wir vielmehr stolz darauf, dass Württemberg es unternehmen konnte, auch die entfernten Gegenden seines Schwarzwalds mit derartigen Bahnen auszustatten (grosser Beifall), und wünschen wir, dass die neue Bahn, die wir im Zusammenwirken mit den Badischen Freunden hergestellt haben, die Bahn, welche wir demnächst durch eine Schramberger Bahn zu vervollständigen beabsichtigen, gedeihe zum Heil der Bewohner dieser Gegend! Der Herr Minister liess dann die neue Kinzigthalbahn und alle, welche zu ihrem Zustandekommen mitgewirkt haben, hoch leben! Der Abgeordnete von Oberndorf, Oberbaurath Leibbrand, ging davon aus, dass man bei den Bahnen nicht in erster Linie nach der Verzinsung des darin angelegten Kapitals fragen dürfe. Die Bahnen gewähren Vortheile, die sich nicht in Ziffern ausdrücken. Deshalb haben die Stände recht daran gethan, auch für solche Bahnen Geld zu verwilligen, welche nicht im gewöhnlichen Sinn rentabel sind. Dass die Eröffnung sich etwas hinausgezogen habe, sei kein Schaden, das Werk sei dadurch nur vollkommener geworden, und der Schwarzwald habe damit länger Gelegenheit gehabt, die Pioniere dieses Verkehrsmittels, die Ingenieure, bei sich zu haben. Wie dankbar die Leute für die neue Bahn seien, das könne man schon an den freudestrahlenden Gesichtern lesen. Redner gab diesem Danke Ausdruck, indem er auf die beiden Herren Minister, v. Mittnacht und Ellstätter, toastete. Baudirektor v. Morlok brachte unter voller Anerkennung des von seinen Mitarbeitern Geleisteten auf Freudenstadt ein Hoch aus, welches den Ingenieuren eine gastfreundliche Heimath geworden sei. Der Badische Reichstagsabgeordnete Sander toastirte auf Württemberg und Baden, womit die Feier ihren Abschluss gefunden hatte. Um 6 Uhr 10 Minuten entführte ein Zug auf der neuen Bahn die Badischen Gäste; um 6 Uhr 12 Minuten ein zweiter Zug in entgegengesetzter Richtung die Württembergischen Gäste nach Stuttgart, woselbst die Ankunft um 8 Uhr 20 Minuten erfolgte.

Aufstellung der Fahrpläne.

Zu den in No. 78 bezw. 84 dieser Zeitung enthaltenen Ausführungen hinsichtlich der Aufstellung der Fahrpläne ist es vielleicht erlaubt die Vermuthung auszusprechen, es möchte die Thatsache, dass bei den Süddeutschen Bahnen einschliesslich der Main-Neckarbahn (auch bei den Oesterreichischen, Schweizerischen, Italienischen und Französischen Bahnen) die Fahrpläne für die Hauptstationen fast durchgängig auf 5 oder 10 Minuten abgerundete Abfahrts- und Ankunftszeiten enthalten, während bei manchen Preussischen Staatsbahnen, den Oldenburgischen und Mecklenburgischen Bahnen sowie der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn das Gegentheil der Fall ist, etwa dadurch zu erklären sein, dass für den inneren Dienst der erstgenannten Bahnen die Zeitangaben in den graphischen Kursplänen, Dienst-Fahrplanbüchern u. s. w. in gleicher Weise wie in den für das Publikum bestimmten Fahrplänen nach der Ortszeit (bezw. nach der von derselben meist unbedeutend abweichenden Zeit der betreffenden Hauptstadt wie München, Stuttgart, Karlsruhe, Frankfurt a/M.) ausgedrückt sind, während bei den übrigen Deutschen Bahnen für den inneren Dienst die Berliner Zeit massgebend ist und die Plakat-Fahrpläne für das Publikum nach Ortszeit aufgestellt werden. Es dürfte somit bei den letzteren die ursprünglich vielleicht vorhandene Abrundung durch die Umrechnung mehr oder weniger verloren gegangen sein.

Auch bei dieser Gelegenheit muss übrigens auf die in früheren Jahren an dieser Stelle schon wiederholt besprochene Nothwendigkeit einer **Deutschen Normalzeit** hingewiesen werden, welche so vielen bestehenden und sowohl vom Publikum als von den Dienststellen schwer empfundenen Missständen sofort ein Ende machen würde. Jeder mit Fahrplan und Kursverhältnissen Vertraute kennt zur Genüge die mit der Verschiedenheit der Zeitrechnung verknüpften Schwierigkeiten und Schäden, welche unter Umständen sogar Gefahr für die Sicherheit des Betriebes in sich bergen.

Sollte denn durch die in der Reichshauptstadt gegenwärtig tagende Versammlung in Angelegenheiten der Europäischen Gradmessung gar keine Förderung dieser hochwichtigen Sache möglich sein (Die fragliche Versammlung ist — soviel bekannt — inzwischen bereits geschlossen. Die Red.) und könnten unsere so verdienten Reichsbehörden nicht dazu gelangen, die dem praktischen Leben vielleicht etwas zu weit entrückten Herren Astronomen und andere Gelehrten ein wenig für dessen so wohlbegründete Forderung in dieser Hinsicht zu interessiren?

Der Hinweis auf die praktischen Amerikaner ergibt sich dabei von selbst. F. S.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Interpellationen, Anfragen und Beschwerden.

Aus dem Oesterreichischen Abgeordnetenhause sind noch je 2 Interpellationen und die auf solche ertheilten Antworten über Eisenbahnfragen nachzutragen. Von denselben ist nur eine — die statistische Gebühr — von allgemeinem Interesse; deren Einführung setzt einen Akt der Gesetzgebung voraus, für dessen Besprechung das Parlament wohl der richtige Ort und die Abgeordneten die richtigen Fragesteller sind. Die übrigen Fragen betreffen einzelne Eisenbahnen, rücksichtlich welcher, wegen der angeblichen Verschleppung bezw. Verletzungen gesetzlicher Vorschriften, die Abhilfe durch das Einschreiten bei den betreffenden Verwaltungen, eventuell bei den Ressortministerien wohl leicht zu erlangen gewesen wäre. Das Recht der Beschwerdeführung gegen Handlungen oder Unterlassungen der Eisenbahnen ist ein geradezu unbeschränktes; gemäss § 4 der Betriebsordnung hat in jeder Station ein Beschwerdebuch aufzuliegen und ist die Verwaltung verpflichtet, auf die darin eingetragenen Wünsche oder Klagen nach den hierüber fallweise gepflogenen Erhebungen die Antwort dem Beschwerdeführer zu ertheilen; dass dies auch wirklich geschehe, wird von beiden Generalinspektionen durch die angeordnete periodische Vorlage der Abschriften aller derartigen Beschwerden und deren Erledigungen kontrolirt. Es unterliegt keinem Zweifel, dass auch Beschwerden in Form von Eingaben ebenso erledigt werden müssen; dieses der einzelnen Partei zustehende Recht muss um so mehr einer ganzen Korporation zustehen. Es ist somit beinahe als ein Missbrauch zu bezeichnen, wenn gewöhnliche Fragen, betreffend die Bauführung, Verwaltung oder den Betrieb von Eisenbahnen, die nicht allgemeiner Natur sind, sondern nur die einzelne Bahn betreffen, zum Gegenstande von Interpellationen gemacht werden. Es wird dadurch einerseits die auch pekuniär kostbare Zeit des Parlaments in ganz ungerechtfertigter Weise in Anspruch genommen, andrerseits aber an den durch die grosse Verbreitung der Parlamentsverhandlungen vor die Oeffentlichkeit gezerrten Bahnverwaltungen insofern ein Unrecht geübt, als dieselben gar nicht in der Lage sind, sich darüber sofort zu verantworten, und dass semper aliquid haeret auch nach der spätern vollen Verantwortung noch wenigstens zur Benachtheiligung ihres Rufes seine Wirkung übt. Dazu kommt, dass mindestens in der Oesterreichischen Reichshälfte die Beantwortungen von Interpellationen seitens der Regierung an keine Frist gebunden sind; daher die Parteien in der Regel früher die Antwort erhalten würden, wenn sie sich direkt an die betreffenden Verwaltungen oder Ministerien wenden. Sollte diese wider alles Erwarten gar nicht oder ungenügend ausfallen, oder, wenn mit der Beschwerde der Antrag auf Aenderung der bezüglichen Gesetzgebung verbunden wäre, so erscheinen dann Interpellationen in Eisenbahnangelegenheiten gerechtfertigt. Wir werden uns bei der Wiedergabe der eingangserwähnten Enunciationen nur auf ganz kurze, sich von selbst aufdrängende Bemerkungen beschränken, deren weitere Ausführungen wir uns vorbehalten.

Einführung der statistischen Gebühr in Oesterreich und statistische Daten aus Ungarn.

Aus der Debatte über das Zoll- und Handelsbündniss zwischen beiden Reichshälften ist noch die Beantwortung der die statistische Gebühr betreffenden Interpellation seitens des Handelsministers zu erwähnen. Derselbe bemerkte, dass die seitens der Oesterreichischen Regierung geplante statistische Gebühr jedoch nur den Verkehr über die Oesterreichischen Zollämter in der Ein-, Aus- und Durchfuhr, aber nicht den Zwischenverkehr über die Oesterreichisch-Ungarische Grenze umfassen soll. Bekanntlich wird eine solche Gebühr in Ungarn schon seit mehreren Jahren von den Frachtsendungen eingehoben. Aus den diesbezüglichen statistischen Daten wurde bei den Verhandlungen im Oesterreichischen Abgeordnetenhause folgendes angeführt: Das Gros der Ungarischen Ausfuhr besteht selbstverständlich aus Naturprodukten, und diese Ausfuhr geht in höherem Masse, als dies ehedem der Fall war, dermalen nach Oesterreich. Es liegen hierüber Daten aus den Jahren 1883 bis 1885 vor. Die Gesammtausfuhr Ungarns an Cerealien betrug im Jahre 1883 162 Millionen; davon gingen nach Oesterreich 111 Millionen; im Jahre 1884 betrug die Cerealienausfuhr 129 Millionen, nach Oesterreich gingen davon 93 Millionen; im Jahre 1885 betrug die Ausfuhr 131 Millionen, davon gingen nach Oesterreich 95 Millionen. Die Gesammtausfuhr Ungarns in den Jahren 1883 bis 1885 bewegt sich in aufsteigender Linie.

Epidemie und Eisenbahn.

Unangenehme Gäste haben die Hauptstadt Budapest heimgesucht, Cholera, Blattern, Scharlach u. s. w. sind in so erschreckender Weise verbreitet, dass endlich die löbliche Gemeindeverwaltung darangeht, das Uebel zu beseitigen. Es scheint aber keine Massnahme dringender nothwendig, als billige und gesunde Wohnungen für die Arbeiter zu bieten. Wie hier die Verhältnisse liegen, und durch das verhältnissmässig zu rasche Steigen der Einwohnerzahl bedingt sind, kann noch lange nicht daran gedacht werden, dass im Weichbilde der Stadt billigere Wohnungen zu haben sein werden. Somit ist nur eine Möglichkeit, dass diejenigen, deren Beruf es gestattet, ausserhalb der Stadt Wohnung nehmen und nach Bedarf ins Centrum fahren; hierher gehört der kleinere Beamte, Handwerker und Arbeiter. Die Budapester Strassenbahngesellschaft hat eine solche Idee aufgefasst, und ist bereit, nach 4 Richtungen Vizinalbahnen zu bauen, wovon die eine nach Sorokzar schon Ende dieses Jahres dem Verkehr übergeben wird. Es wird gut sein, schon jetzt darauf bedacht zu sein, dass die Vizinalbahn die Passagiere mit Benutzung der Strassenbahn an jeden beliebigen Punkt der Stadt und zwar für sehr billiges Geld zu fahren hat. Wenn das ganze Netz ein zusammenhängendes, unter einer Verwaltung stehendes ist, kann auch der Fahrpreis dem entsprechend niedrig bemessen werden. Sollte jedoch wie in Wien das Netz an mehrere Verwaltungen übergeben werden, so wird es dem Zwecke nie vollkommen entsprechen. Aber die Zeit ist kurz, der Tod mäht hier rasch.

Die Bahn Ratibor-Troppau.

Diesbezüglich wurde knapp vor dem Sessionsschluss folgende Interpellation überreicht: „Theilt die K. K. Oesterreichische Regierung die Anschauung der Königlich Preussischen Regierung, dass dem Artikel 4 des Staatsvertrages vom 14. März 1885 zufolge der Bau der Bahnlinie Ratibor-Troppau mit dem Bau der Bahnlinie Lindewiese-Ottmachau in untrennbarem Zusammenhange stehe, und welche Schritte gedenkt der Herr Handelsminister, falls er einer derartigen Vertragsinterpretation nicht beizupflichten vermöchte, zu unternehmen, um die möglichst baldige Inangriffnahme des Baues der für die betreffenden Interessenten überhaupt und die Landeshauptstadt Troppau insbesondere hochwichtigen Eisenbahnverbindung Ratibor-Troppau zu ermöglichen?“ (Die Antwort hierüber, welche erst nach Eröffnung des nächsten Sessionsabschnittes, voraussichtlich gegen Ende Januar nächsten Jahres möglich ist, hätten die Interessenten wohl viel schneller durch eine direkte Anfrage beim Handelsminister erhalten.)

Die Bukowinaer Lokalbahnen.

Der Antwort des Handelsministers über eine diesbezügliche Interpellation entnehmen wir folgendes: „Die Vorgänge bei der vom Verwaltungsrath der Bukowinaer Lokalbahnen vorgenommenen Wahl des Exekutivkomitees, bei welcher in dasselbe auch zwei dem Kreise der Konzessionäre der Bukowinaer Lokalbahnen angehörige Persönlichkeiten als Mitglieder und ein weiterer Konzessionär als Ersatzmann gewählt worden, sind im verflossenen Sommer wiederholt in den Tagesblättern besprochen worden. Aus den darüber gepflogenen Erhebungen der Czernowitzer Landesregierung geht hervor, dass zwar die statutenmässigen Formalitäten eingehalten, dass aber angesichts der den Konzessionären nach dem Gesetze vom 1. Mai 1885 obliegenden persönlichen Haftung für das Auslangen mit dem konzessionsmässigen Anlagekapital eine Theilnahme derselben an der Verwaltung der Gesellschaft, sei es direkt oder indirekt, nicht wohl ausgeschlossen werden; andererseits erscheint jedoch die Doppelstellung jener Mitglieder des Exekutivkomitees, welche zugleich als Konzessionäre an der betreffenden Lokalbahn betheiligt sind, an und für sich, wenn auch nicht in Bezug auf die Erwerbung der Konzession, welche schon sieben Monate vor Einsetzung des Exekutivkomitees mittelst Vertrags vom 23. November 1885 stattgefunden hatte, immerhin misslich. Ich habe daher auch nicht unterlassen, als der Fall einer durch jene Doppelstellung bedingten Kollision nahegerückt schien, für den bezeichneten Fall jenen Mitgliedern des Verwaltungsrathes, welche aus der Reihe der Konzessionäre hervorgegangen sind, den Austritt aus dem Verwaltungsrathe und mithin auch aus dem Exekutivkomitee nahezulegen. Zu einem imperativen Vorgehen in dieser Richtung resp. zu der in der vorliegenden Interpellation angeregten Sistirung der angefochtenen Verwaltungsrathsbeschlüsse resp. der Zusammensetzung des fraglichen Exekutivkomitees, welche den bei den meisten anderen Eisenbahngesellschaften anstandslos in Uebung stehenden Einrichtungen nachgebildet ist, war bisher bei dem Umstande kein Anlass, als ungeachtet der vorhin erwähnten Doppelstellung einige Mitglieder des Verwaltungsrathes und des Exekutivkomitees eine Gefährdung der finanziellen Interessen des Staates und jener der Gesellschaft, soweit diese parallel laufen, nicht eintreten kann, indem alle jene Angelegenheiten, bei welchen eine Pflichten- und Interessenkollision der zuvor angedeuteten Art möglicherweise zu besorgen stünde, der Ingerenz der Gesellschaft resp. dem Konzessionär entzogen und der eingehenden Prüfung und Kontrole resp. der Genehmigung der Staatsverwaltung unterstellt wurden. So ist insbesondere im § 6 der Konzessionsurkunde ausdrücklich angeordnet, dass die den Konzessionären aus der Konzession erwachsenen Rechte und Pflichten unbeschadet der ihnen aus dem Gesetze obliegenden Haftung an die Aktiengesellschaft unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen zu übertragen seien, und es wurde dabei insbesondere festgesetzt, dass diese Uebertragung ohne Entgelt, lediglich gegen den Ersatz der von den Konzessionären faktisch verausgabten und bereits im Baukapital inbegriffenen Vorauslagen, deren Ziffer der Prüfung und Genehmigung der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen vorbehalten bleibt, zu erfolgen hat. Ebenso wie die Ziffer der den Konzessionären zu vergütenden Vorauslagen unterliegen auch der abzuschliessende Bauvertrag, die Abwickelung des Baugeschäfts und überhaupt die ganze Gebarung der Gesellschaft, soweit hierdurch die finanziellen Interessen des Staates berührt werden, der eingehenden Prüfung und Genehmigung der Staatsverwaltung. Dass dieses Recht der staatlichen Aufsicht und Genehmigung mit strenger Gewissenhaftigkeit und pflichtgemässem Nachdrucke geübt wird, zeigt der bisherige Vorgang der Staatsverwaltung bei der Prüfung und Beanstandung der den Konzessionären zu vergütenden Vorauslagen und bei der Genehmigung des seinerzeit zwischen den Konzessionären und der Bauunternehmung Metzger & Comp. vereinbarten Bauvertrages. Nach dem Stande dieser Verhandlungen bin ich in der Lage, dem Hause die Versicherung zu ertheilen, dass auch in dieser Hinsicht den öffentlichen Interessen voll und ganz Genüge geleistet werden wird. Die Regierung ist entschlossen, in diesem wie in allen Fällen die ihr zustehende Ingerenz auf die gesellschaftliche Gebarung gegenüber den etwa widerstreitenden Interessen der Gesellschaft, der Konzessionäre und der Bauunternehmer mit allem Nachdruck und in einer Weise auszuüben, dass eine Gefährdung der öffentlichen und namentlich der Interessen des Staatsschatzes unter allen Umständen ausgeschlossen ist.“ (Diese Angelegenheit hat im Sommer dieses Jahres viel Staub aufgewirbelt; wir haben es unterlassen, derselben damals zu erwähnen, weil die hierüber in die Oeffentlichkeit gelangten Gerüchte unglaublich schienen, weshalb wir auch die ministerielle Beantwortung fast unverändert wiedergeben.)

Ankauf eines Sägewerkes für den Pensionsfonds der Beamten der Staatsbahnen.

Der hierüber ebenfalls knapp vor dem Sessionsschlusse vorgebrachten Interpellation entnehmen wir folgende wesentliche Stellen: „Dieses Sägewerk wurde in Salzburg angekauft und vom Ackerbauministerium in Pacht genommen, um das Nutzholz des K. K. Staatsforsts Salzburg zu verarbeiten. Hierdurch werde eine bei den gegenwärtigen Zollverhältnissen gefährliche Konkurrenz für die übrigen Sägewerksbesitzer in Salzburg geschaffen, die um so drückender erscheint, als diesem Sägewerke noch besondere Tariferleichterungen bei dem Bahntransport zugestanden werden“ Die Interpellanten heben auch hervor, dass diese eigenthümliche Verwendung des Fondsvermögens Bedenken wachruft. Sie verweisen darauf, dass die Leitung des Pensionsfonds der Staatsbahnen durch die Generaldirektion erfolgt und dass auch die Mitglieder des Ausschusses des Pensionsfonds vom Präsidenten der Generaldirektion ernannt werden, sich daher in einem Abhängigkeitsverhältnisse zur Generaldirektion befinden.

Bezüglich der Fruktifizirung des Fondsvermögens enthält das Pensionsstatut auffallenderweise keinerlei bestimmte Weisung. Die anlässlich der Operation zum Behufe der Fahrparksvermehrung stattgehabten Bemängelungen haben Anlass gegeben, die Bestimmungen des ursprünglichen Statuts durch einen Zusatz zu vermehren, welcher aber auch nur ganz allgemein und daher ziemlich nichtssagend lautet: „Bei der Fruktifizirung des Vermögens hat die Generaldirektion für eine derartige Anlage oder Verwendung der Gelder zu sorgen, durch welche die möglichste Sicherstellung vor Verlusten an Kapital gewährleistet wird.“ Es dürfte allgemein zugegeben werden müssen, dass eine industrielle Unternehmung dieser Art überhaupt nicht als eine zweckmässige Kapitalsanlage für einen von öffentlichen Organen verwalteten Fonds erscheint, um so mehr, als gerade dieser Industriezweig angesichts der Zollverhältnisse und speziell dieses Sägewerk durch seine geographische Lage an der westlichen Grenze mit der alleinigen Exportmöglichkeit in jener Richtung, welche durch die Deutschen Holzzölle wenn nicht aufgehoben, jedoch erheblich erschwert erscheint, benachtheiligt wird.

Dies wird auch nicht durch das mit dem Ackerbauministerium geschlossene Uebereinkommen behoben, nachdem dieses wieder eben nur mit dem oberwähnten nachtheiligen Konkurrenzverhältnisse und dem erträgnisslosen Transporte auf der Staatsbahn verbunden ist, überdies das Risiko des Kapitalsverlustes doch auf dem Pensionsfonds ruhen bleibt.

„Da nun einerseits verlautet, dass bezüglich einer Villa und ausgedehnten prachtvollen Gartenanlagen in Gmunden Ankaufsunterhandlungen angeblich zum Zwecke der Erbauung eines Hotels von Seiten der Generaldirektion gepflogen werden, andererseits aber der betreffende Pensionsfonds zum wesentlichen Theile aus den pflichtmässigen pragmatischen Beiträgen der Beamten und Unterbeamten gebildet wird, daher eine vollkommen gesicherte und von allen Schwankungen befreite Anlage dieses Fondsgeldes geradezu geboten erscheint, stellen die Gefertigten die Anfrage:

1. Ist der Herr Handelsminister in der Lage und geneigt, dem hohen Abgeordnetenhause eine erschöpfende Darstellung dieser Verhältnisse zu geben und etwa unrichtige Auffassungen der öffentlichen Meinung in dieser Angelegenheit zu berichtigen?

2. Erachtet es der Herr Handelsminister nicht als unbedingt nöthig, die Bestimmungen der Statuten, betreffend den Pensionsfonds und die übrigen für die Beamten, Unterbeamten und Diener der Staatsbahnen bestehenden Wohlthätigkeitsfonds einer durchgreifenden Revision in dem Sinne zu unterziehen, dass die Veranlagung des betreffenden Fondsvermögens nur analog jenen gesetzlichen Vorschriften, welche für die Anlage von Pupillengeldern bestehen, und unter thatsächlicher wirksamer Kontrole des K. K. Handelsministeriums erfolgen könne?“

(Auch bezüglich dieser vielleicht nur vom Brodneid eingeflössten Interpellation gilt das Vorbemerkte rücksichtlich der leichter zu erlangen gewesenen Aufklärung.)

Aufhebung der Freihäfen von Triest und Fiume.

Bezüglich dieser im oft erwähnten Zoll- und Handelsbündnisse stipulirten Aufhebung entspann sich im Oesterreichischen Abgeordnetenhause, insbesondere betreffs Triest, eine lebhafte Debatte, ob die zu dem hierfür vorgesehenen Termine erforderlichen baulichen Einrichtungen auch fertiggestellt werden könnten. Dem gegen diese Aufhebung seitens der Vertreter Triests geltend gemachten Bedenken begegnete der Handelsminister mit dem Bemerken, dass das System der Freihäfen ein veraltetes sei. Neben dem einzigen Vortheil, den Waarenverkehr von den Zollbanden freizuhalten, hat es überwiegende Nachtheile. (Dieselben werden vom Minister mit Hinweisung auf die Entfremdung der heimischen und den Mangel einer eigenen sowie der Konkurrenz mit der fremden Industrie ausführlich dargelegt.) An die Stelle des veralteten Freihafensystems soll das moderne System treten. Die Aufgabe ist nun, die nöthigen Lagerhäuser zu errichten, welche den Umschlag vom Schiff zur Bahn vermitteln, dem Handel genügend grosse konzentrirte Lagerräume zu bieten und so eine rasche, leichte und billige Waarenbewegung zu ermöglichen.

Am Quai situirt, zwischen Schiff und Bahn eingeschoben, mit Bahngleisen versehen, mit Krahnen und Ladevorrichtungen ausgestattet, wird diese Anlage die Aus- und Einladung selbst grösserer Schiffe binnen wenigen Tagen zu bewirken vermögen.

Die Budgetvorlage des Ungarischen Finanzministers.

Zu dem in No. 87 S. 924 dieser Zeitung Mitgetheilten ist noch mehreres nachzutragen, da die unabhängigen Organe ein weit höheres Defizit, 36 Millionen, ja sogar noch mehr herausrechnen. Von den diesbezüglich das Bahnwesen berührenden weiteren Mittheilungen tragen wir des Raummangels wegen heute nur folgendes nach. Der Minister hat angedeutet, dass er zur theilweisen Deckung dieses Defizits auch eine Konvertirung von Eisenbahn-Prioritäten plane. Die Prioritäten der vom Staate betriebenen Bahnen, welche zur Konversion geeignet sind, umfassen einen Betrag von rund 44 Millionen Gulden. Bei der Konversion der Kaschau-Oderberger Prioritäten, welche in der Höhe von 43 Millionen cirkuliren, gewinnt der Ungarische Staat etwa 2 Millionen Gulden; aber es ist evident, dass bei der Umwandlung der übrigen Prioritäten im Betrage von 44 Millionen Gulden nicht weitere 16 Millionen Gulden gewonnen werden können. Ueberdies geht aus dem Exposé des Grafen Szapary hervor, dass für den zukünftigen Ertrag der Prioritätenkonversion schon heute eine ganz bestimmte Verwendung in Aussicht genommen ist. In dem Exposé findet sich nämlich das offene Geständniss, dass das Budget der Staatsbahnen trotz der grossen Opfer, welche das Ungarische Parlament gebracht hat, noch immer nicht geordnet ist. Der Minister selbst erklärte, dass man genöthigt sein werde, zur Anschaffung von Betriebsmitteln und zur Erhöhung des Betriebskapitals neuerdings Millionen zu verwenden. Selbst im günstigsten Falle wird also der Ertrag der Prioritätenkonversion dazu dienen, einen neuen Kredit für Rechnung der Staatsbahnen überflüssig zu machen. Es ist ferner keine besondere Ausführung darüber nothwendig, bemerkt die „N. Fr. Pr.“, dass durch die ebenfalls zur Deckung des Defizits geplante neue Gruppirung der Bahnen sich nicht 18 Millionen Gulden erübrigen lassen. Im besten Falle wird dadurch eine Herabminderung der Garantieleistungen erzielt werden. Es wird in massgebenden Kreisen versichert, dass man nicht daran denke, einzelne Linien der Staatsbahnen zu veräussern, selbst solche nicht, die man gemeinhin als Nebenlinien bezeichnet, da alle jene volkswirthschaftlichen Rücksichten, die zur Verstaatlichung geführt haben, auch heute noch ungeschwächt bestehen. Im Ministerrathe wenigstens überwiegt diese Anschauung, und wenn Graf Szapary anderer Ansicht ist, so dürfte er mit derselben ziemlich isolirt stehen. Die sogenannte Gruppirung der Staatsbahnen reduzirt sich darauf, dass im Kommunikationsministerium unter Vorsitz des Staatssekretärs Baross eine gemischte Kommission zusammentreten wird, um jene Linien zu bezeichnen, die ausserhalb des internationalen Verkehrs liegen und ohne Schädigung der volkswirtschaftlichen Interessen trotz ihrer ursprünglichen Anlage als Bahnen ersten Ranges wie Bahnen zweiten und dritten Ranges betrieben werden sollen. Es handelt sich um eine durchgreifende Reduktion des Betriebes auf diesen der Zahl und der Länge nach sehr beträchtlichen Linien, um auf diesem Wege das Budget der Staatsbahnen zu entlasten. Es wäre jedoch irrig, daraus ein neues finanzielles Hilfsmittel zu erwarten, denn diese Massregel soll schon mit Neujahr zur Durchführung gelangen, da der Voranschlag der Staatsbahnen für das Jahr 1887 schon auf Grund der hieraus erhofften Ersparnisse entworfen wurde. Die Resultate dieser Reduktion erscheinen somit im vorliegenden Budget bereits eskomptirt. Es ist sehr wahrscheinlich, aber noch nicht gewiss, dass bei diesem Anlasse auf das alte Projekt zurückgegriffen wird, die Staatsbahnlinie Püspök-Ladany-Szerencs der Ungarischen Nordostbahn zum Betriebe zu übergeben, wenn hierfür die Zustimmung der Gesetzgebung zu erlangen sein wird. Bekanntlich wurde ein hierauf bezüglicher Gesetzentwurf schon 1881 im Abgeordnetenhause eingebracht und damals von den Anhängern der Regierung verworfen. Im Frühling des laufenden Jahres hat zwischen den Ministerien und der Direktion der Ungarischen Staatsbahnen über diesen Gegenstand ein Schriftenwechsel stattgefunden, wobei die Direktion der Staatsbahnen die Erklärung abgab, dass sie gegen die Uebergabe dieser etwa 200 Kilometer langen Linie an die Nordostbahn aus verkehrspolitischen Gesichtspunkten nichts wesentliches einzuwenden habe. Thatsächlich ist diese Linie seit Arrondirung der Staatsbahnen für letztere ganz bedeutungslos geworden, und der Betrieb derselben durch die Nordostbahn hätte eine Ersparniss von etwa 120 000 fl. zur Folge. Hiervon abgesehen, würde jedoch jede weitere Ueberlassung von Staatsbahnlinien an Privatbahnen, sowohl im Reichstage wie im Schosse der Regierung selbst, dem hartnäckigsten Widerstande begegnen. Bei der Erwerbung von solchen Linien könnten nach Massgabe der Verhältnisse nur die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn unddie Südbahn in Betracht kommen, event. noch die Gesellschaft der Budapest - Fünfkirchener Eisenbahn, da alle übrigen Ungarischen und gemeinsamen Verkehrsanstalten eine staatliche Zinsengarantie geniessen und ein Verkauf an die letzteren keinen finanziellen Effekt hätte. Was aber die nichtgarantirten grossen Bahnen betrifft, so ist zu erwägen, dass jede Erwerbung von Linien durch dieselben nur dann raisonnabel wäre, wenn damit zugleich eine Aenderung der bestehenden Kartelle Hand in Hand ginge, was wieder jeden eventuellen finanziellen Gewinn für die Staatsbahnen illusorisch macht. Man kann sich daher in Eisenbahnkreisen nicht zur Anschauung bekennen, dass dem Staate aus dem Verkaufe von solchen Nebenlinien namhafte Vortheile erwüchsen, und es wird daher auch an eine solche Massregel nicht gedacht. Auch mit Rücksicht auf die geplante Erhöhung der Transportsteuer ist zu bemerken, dass es beabsichtigt und von der ministeriellen Tarifkommission beantragt war, die Lokaltarife für Stückgüter zu erhöhen. Diese Absicht ist nunmehr definitiv aufgegeben, da man auf die Erhöhung der Transportsteuer rekurrirte.

Untersuchung der Eisenbahnbrücken.

Ausser dem diesbezüglich in No. 85 S. 903 dieser Zeitung mitgetheilten Erlasse der Generalinspektion hat dieselbe im „C. B. f. E. u. D.“ No. 127 d. J. einen weiteren Erlass mit Berufung auf den Brückenunfall auf der Salzburg-Tiroler Bahn bei Hopfgarten ausgegeben, welchem wir folgende wesentliche Verfügungen entnehmen: Die Generalinspektion verlangt mit aller Entschiedenheit die sofortige detaillirte fachliche Untersuchung aller Theile sämmtlicher Brücken, sowie auch die genaueste Erprobung mittelst eines Zuges, bestehend aus zwei der schwersten Lokomotiven und aus in entsprechender Anzahl angehängten beladenen Wagen. Gleichzeitig sind sämmtliche Brücken auch in Bezug auf ihre projektmässige Ausführung zu prüfen. Schliesslich wird verlangt, dass, falls wesentlichere Schäden gefunden werden sollten, ungesäumt das Nöthige zu veranlassen ist, um jedwede Gefährdung des Verkehrs hintanzuhalten.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat unter dem 26. Oktober dem Eisenbahnkomitee in Riva die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Südbahnstation Mori über Nago und Arco nach Riva auf die Dauer von sechs Monaten und unter dem 28. Oktober dem Spiritusenfabrikanten Ernst Weigel im Verein mit dem Dampfmühlenbesitzer Alois Mazal, beide in Prossnitz, und dem Hotelbesitzer Wilhelm Wlach in Konitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Prossnitz über Hrubschitz und Tobitschau nach Prerau auf die Dauer von drei Monaten ertheilt.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Ungarn.

Das Ungarische Ministerium für öffentliche Arbeiten und Kommunikationen hat dem Grafen Theodor Szechenyi die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Mura-Szombat bis zur Ungarisch-Steierischen Grenze in der Richtung gegen Radkersburg auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Eisenbahneröffnung und Verkehr im Monat September 1886 und Vergleich mit den Einnahmen des Vorjahres.

Im Monat September 1886 wurden nachstehende Bahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben: Die 4,79 km lange Lokalbahn Röhrsdorf-Zwickau der Böhmischen Nordbahn am 1. September; die 88,6 km lange Theilstrecke Zapresic-Varasd und die 16,2 km lange Theilstrecke Zabok-Krapina der Zagorianer Bahn am 4. September; den Betrieb führt die Direktion der Ungarischen Staatsbahnen; die 31,4 km lange Theilstrecke Csata-Ipolysag der Vizinalbahn Gran-Nana-Ipolysag der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft am 24. September; die 12,8 km lange Lokalbahn (Dampftramway) Wien (Unter-Meidling) - Wiener-Neudorf der Neuen Tramwaygesellschaft am 29. September. — Im Monat September 1886 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 6 965 029 Personen und 5 817 264 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 22 865 949 fl. erzielt, das ist für 1 km 1 015 fl. — Im gleichen Monate 1885 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehr von 6 331 968 Personen und 5 668 289 t Güter — 23 093 348 fl. oder für 1 km 1 042 fl.; daher resultirt für den Monat September 1886 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 2,6 pCt. Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze in der Zeit vom 1. Januar bis Ende September 1886 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 173 021 075 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 179 267 284 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge des Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnnetzes für die neunmonatliche Betriebsperiode 1886 22 349 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres hingegen 21 911 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km

für die erwähnte Zeitperiode 1886 auf 7 742 fl. gegen 8 182 fl. im Vorjahre, das ist um 440 fl. ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet, für 1886 auf 10 323 fl. gegen 10 909 fl. für 1885, das ist um 586 fl., mithin um 5,3 pCt. ungünstiger.

Stand der Staatsbahnbauten in Oesterreich.

Im III. Quartal sind die Arbeiten auf der Strecke Skole-Beskid der Eisenbahn Stryj-Beskid im Unterbau bis 74, im Oberbau bis 24 und im Hochbau bis 68 pCt. vorgeschritten. Im Beskid-Tunnel wurde der letzte Ring am 17. v. Mts. geschlossen und ist nunmehr auch das Portal nahezu vollendet. Der Aushub für den Sohlenkanal ist in der Länge von 282 m, der Kanal selbst in der Länge von 140 m fertig hergestellt. Die Betonirung der Tunnelsohle ist auf eine Länge von 132 m, die Verfügung der Tunnelröhre auf 378 m bewerkstelligt. Die Gesammtleistung im Tunnel beträgt etwa 93 pCt. Auf der Linie Herpelje-Triest beträgt die bisherige Gesammtleistung im Unterbau 63, im Oberbau 2 und im Hochbau 59 pCt. der zu bewirkenden Arbeiten, auf der Linie Siveric-Knin im Unterbau 65,1, im Oberbau 4,4 und im Hochbau 51,7 pCt. und auf der Strecke Iglau - Obercerekve - Neuhaus - Wessely der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn im Unterbau 60,6, im Oberbau 7,3 und im Hochbau 25,6 pCt.

Betriebsvereinigung bezw. Interessengemeinschaft der Galizischen Eisenbahnen.

Bezüglich der diesfälligen Erklärung des Regierungsvertreters im Staats - Eisenbahnrathe (s. No. 87 S. 925 d. Ztg.) sind den Verwaltungen noch gar keine positiven Anträge zugekommen. Es hält daher auch schwer, sich über die davon für die Galizische Transversalbahn erhofften Vortheile ein Urtheil zu bilden; ein solches scheint aber auch selbst in Regierungskreisen noch nicht zur Reife gelangt. Sollte eine Erweiterung der für die Galizischen Bahnen bestehenden Kartelle ins Auge gefasst oder die Schaffung eines Omniums in Aussicht genommen sein, in welches alle Einnahmen aus dem Gütertransporte fliessen, um dann nach Quoten an die einzelnen Linien vertheilt zu werden, so ist nicht ganz klar, in welcher Weise daraus Vortheile erwachsen sollen. Die Regierung ist jedenfalls bestrebt, die finanziellen Lasten zu verringern, welche dem Staate aus der ungünstigen Lage der Galizischen Bahnen erwachsen, gegenwärtig wird in Galizien der Eisenbahntransport in einer fast verschwenderisch zu nennenden Weise betrieben, indem Passagiere und Frachten mit einer überflüssigen Anzahl von Zügen und überdies oft auf bedeutenden Umwegen transportirt werden. Demzufolge hat sich im Frachtenverkehr der Galizischen Bahnen das Verhältniss der Netto- zur Bruttoleistung allmählich auf 30,8 pCt. reduzirt. Eine entsprechende Einschränkung der Konkurrenz könnte ohne jede Vertheuerung des Verkehrs ein sehr bedeutendes Gesammtersparniss erzielen.

Freikartenverband der Oesterreichisch - Ungarischen Bahnen.

Der vom Generaldirektor der Ferdinands-Nordbahn, Hofrath J e i t e l e s, ausgearbeitete Entwurf eines an die Stelle der Vereinskarten zur Einführung empfohlenen Freikartenverbandes für die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen wurde in einer Konferenz von Delegirten derselben berathen und wird der nächsten Direktorenkonferenz zur Entscheidung vorgelegt.

In dem Entwurfe ist jenem Wunsche der Privatbahnen, dass ihre Verwaltungsräthe unbedingt mit den fraglichen Freikarten zu betheilen sind, vollkommen Rechnung getragen, dabei aber auch betont, dass mindestens die Hälfte der den Bahnen zukommenden Karten den Oberbeamten zuzutheilen ist. Dem Vorschlage nach würden die Bahnen ihrer kilometrischen Länge entsprechend mit Karten betheilt werden, wobei der Preis der einzelnen Karten mit 200 fl. bis 250 fl. festgestellt wird und der Gesammterlös unter den Verbandsbahnen je nach ihrer Leistung im Personentransporte wieder zur Auftheilung gelangt.

Personalien.

Der bisherige Sekretär des K. K. Handelsministeriums, Dr. T h e o d o r H a b e r e r, welcher sich auch durch seine Vorträge über Eisenbahnrecht an der Wiener Eisenbahn-Fachschule und ein Werk hierüber rühmlichst bekannt gemacht hat, ist zum Sektionsrath des genannten Ministeriums ernannt worden.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die bei Eröffnung der Delegationen von beiden Präsidenten gehaltenen sehr stark kriegerisch angehauchten Reden haben die Börse nur momentan verstimmt, nachdem dieselben von der Regierungsbank und später von der Thronrede förmlich desavouirt wurden. Die Börse verharrt in der Anschauung von der Ungefährlichkeit der politischen Situation und knüpft an Hansemann's Hierherkunft von Berlin die Hoffnung auf eine Reihe von lukrativen Geschäften zur Deckung des Ungarischen Budgetdefizits. Auf dem Transport-Aktienmarkt war eine durchgreifende Tendenz nicht bemerkbar: Nord (2317), Elbethal (170.75), insbesondere aber Carl-Ludwig (195.70) stiegen und zwar die letzteren infolge der durch die Tariferhöhung auf der alten Linie erzielten besseren Einnahmen. Dagegen folgten der rückläufigen Bewegung der Staatsbahn (242.60) die Nordwest (169.75) und Südbahn (104.75) infolge von spekulativen Verkäufen. Einen rapiden Rückgang nehmen auch Budapest-Fünfkirchner (176), deren Einnahmen nicht befriedigten.

Amerikanische Korrespondenz.

St. Paul, Minneapolis & Manitoba Eisenbahn.

Ueber die Verhältnisse dieser Bahn, deren neueste 8 000 000 D. 4½ pCt. Obligationen von einem internationalen Syndikat (einschliesslich zweier Berliner Häuser) übernommen sein sollen, geben wir aus dem in der „Railr. Gaz." veröffentlichten Jahresbericht für 1885/86 (1. Juli) folgende Notizen:

Von den am Schlusse des Geschäftsjahres von der Gesellschaft betriebenen 1 509,45 Miles (2 430 km) — davon 998 Miles in Minnesota und 511 Miles in Dakota — waren nur 28 Miles zweigleisig; 1 088 Miles haben Stahlschienen. Im letzten Jahr sind nur 39 Miles neu hinzugekommen.

Die Ausrüstung besteht in: 201 Lokomotiven, 84 Personen-, 19 Schlaf-, 13 kombinirten, 44 Gepäck- bezw. Express-, 4 863 Güterwagen und verschiedenen Dienstwagen.

Im Debet stehen u. a. 20 000 000 D. Aktien, 32 336 000 D. fundirte Schuld; die schwebende Schuld ist unbedeutend.

Vom Landbesitz wurden im Betriebsjahre 68 560 Acres (zum Durchschnittspreise von 5,30 D. pro Acre) und 224 Stadt-Bauplätze, im ganzen für 376 323 D. verkauft. Die aus den Landverkäufen verbleibenden 350 114 D. treten dem Tilgungsfonds zu. Die Gesellschaft besitzt noch 2 727 224 Acres.

Die Betriebsergebnisse stellten sich wie folgt:

Einnahmen	1885/86 D.	gegen das Vorjahr pCt.
Güterverkehr	5 587 284	— 7,1
Personenverkehr	1 473 412	+ 5,6
Post- und Expressverkehr	204 617	— 7,6
Verschiedenes	56 423	— 61,2
zusammen	7 321 736	— 5,8
Betriebsausgaben	3 838 652	+ 9,3
Nettoertrag	3 483 084	— 18,4
Bruttoeinnahmen für die Meile	4 978	— 6,6
Nettoeinnahmen „ „ „	2 368	— 19,0
Prozente der Ausgaben von den Einnahmen	52,4	+ 7,3

Die Betriebsausgaben schliessen auch die 180 248 D. = 2,6 pCt. der Bruttoeinnahmen betragenden Steuern ein.

Im letzten Jahre wurden 63 Miles Gleise unter Einlegung von Stahlschienen umgebaut und 229 291 neue Schwellen eingezogen, auch wurde die Arbeit der Milderung der Steigungen fortgesetzt. Neue Betriebsmittel traten nicht hinzu, doch wurden 500 bedeckte Güterwagen in diesem Herbst bestellt.

Aus dem obigen Reinertrag von		3 483 084 D.
wurden gezahlt: Zinsen	1 999 820 D.	
6 pCt. Dividende	1 200 000 „	
		3 199 820 „
Auf das nächste Jahr geht also ein Ueberschuss über von		283 264 D.

Die Gesellschaft hat eine Anzahl Zweigstrecken in einer Gesammtlänge von 200 Miles im Bau, von denen die meisten am Schlusse des Betriebsjahres bereits mit Schienen belegt waren; auf einzelnen dieser Strecken ist seitdem der Betrieb schon eröffnet.

Weder bemerkenswerthe Betriebsunfälle noch Naturereignisse sind störend gewesen; im Winter war die Benutzung von Schneepflügen entbehrlich.

Durch die geplante Entwässerung des Red River Thales, bei der sich die Bahn betheiligt, wird eine bedeutende Werthерhöhung eines Theiles des Landbesitzes derselben erwartet.

Die lebhafte Entwickelung des Eisenbahnwesens im Nordwesten, besonders die Eröffnung des Betriebs der Canadischen Pacificbahn bis zur Küste des Stillen Meeres berechtigt, nach dem Bericht des Präsidenten, zu der Hoffnung, dass die St. Paul, Minneapolis & Manitoba Eisenbahn, welche die einzige Verbindung mit den so wichtigen Verkehrsmittelpunkten St. Paul und Minneapolis bietet, schon binnen Jahresfrist grosse Vortheile aus dem Verkehrsaustausch über Winnipeg, dem Einmündungspunkt an der Canadischen Pacificbahn, ziehen wird.

Die 1886 erfolgte Eröffnung dreier neuer Durchgangslinien zwischen Chicago und St. Paul und die dadurch hervorgerufene Konkurrenz muss für den ganzen Nordwesten nutzbringend werden.

Die beschleunigte Besiedelung und Entwickelung der jenseits der jetzigen Bahnlinien belegenen Landstriche verlangt die

unmittelbare Ausdehnung des Netzes, um den Ansiedlern entsprechende Transporterleichterungen zu verschaffen. Ein Theil der hiernach nothwendigen Linien ist schon im Bau. Nicht minder nöthig ist ein von der Gesellschaft in West Superior am Obernsee zu bauender Elevator für 1 800 000 Bushel nebst Dock und Hafen. Diese Einrichtungen sollen schon am 1. Oktober d. J. fertig werden.

Die Verwaltung hat stets den Grundsatz befolgt, die Frachten und Fahrpreise nach und nach, soweit es der Umfang des Verkehrs ohne Schädigung der Aktionäre zuliess, zu ermässigen. Es sind demgemäss die Frachten für Getreide, Vieh, Holz und Kohlen um 10—15 pCt. herabgesetzt und ebenso ist der Personenbeförderung die Einführung neuer billigerer Rundreisebillete zugute gekommen.

Manhattan (Hoch-) Bahn in Newyork.

In einer am 12. Oktober stattgefundenen Sitzung der Direktion wurde berichtet, dass die Preisherabsetzung auf der 3. Avenue eine bedeutende Zunahme des Verkehrs hervorgerufen habe; es wurde darauf beschlossen, vom 1. November ab auch auf der 6. Avenue den Fahrpreis zu ermässigen. Von da ab besteht sonach auf allen Newyorker Hochbahnen nur noch der Preis von 5 Cts. (etwa 20 ₰).

Nach einem Rundschreiben der Gesellschaft hat dieselbe seit der Betriebseröffnung im Jahre 1872 befördert: 692 929 878 Passagiere gegen eine Einnahme von 48 502 420 D. In dem mit dem 30. September d. J. zu Ende gegangenen Geschäftsjahr wurden 115 109 591 Personen befördert, oder 315 369 durchschnittlich für den Tag. Die grösste Zahl eines Tages betrug 557 114. Mit den bestehenden Einrichtungen könnten die Bahnen an einem Tage bis 700 000 Personen fahren.

Seit der Preisermässigung am 1. Oktober erhöhte sich der Verkehr für den Tag durchschnittlich um 117 112 Personen und die Einnahme um 3 489 D.

Kanadische Pacificbahn.

Die Oberbeamten dieser Gesellschaft haben, wie festgestellt ist, Einrichtungen vollendet zur Herstellung einer Dampfschiffslinie von dem Pacific Endpunkt der Bahn zu Vancouver nach China, auch sind Verhandlungen im Werke wegen Herstellung einer andern Linie nach Australien.

(„Railr. Gaz.“)

Untergrundbahn in Philadelphia.

Nach dem Philadelphia „Ledger“ vom 8. Oktober hat eine neugebildete „Metropolitan Railr. Comp.“ am 7. den Antrag auf Genehmigung einer Untergrundbahn in Philadelphia zur Sicherung schnellster Beförderung bei den Stadtbehörden eingebracht.

Die Gesellschaft beabsichtigt eine solche unter verschiedenen Strassen der Stadt zu bauen und zwar mit zwei oder mehr Gleisen.

In dem Entwurf wird vorgesehen, dass der Bau in zuverlässigster Weise, mit aller zur Abwendung von Gefahren für Gebäude und anderes Eigenthum nöthigen Vorsicht und ohne Unterbrechung der Gas-, Wasser- und sonstigen Röhren und unterirdischen Anlagen ausgeführt werden soll. Die Aushöhlung soll so weit werden, dass zugleich Platz für Kanäle, Gas- und Wasserröhren gewonnen wird. Aufzunehmendes Strassenpflaster soll durch neue Stein- oder Asphaltpflasterung ersetzt, der Strassenverkehr in keiner Weise durch den Bau gestört werden.

Es ist ausdrücklich versichert, dass das Projekt ein ernsthaftes und nicht etwa bloss zur Erzielung eines grossen Gründergewinnes gemachtes ist. Bei Ertheilung der Genehmigung soll der Bau schon im nächsten Frühjahr beginnen und die Bahn in der Hauptsache binnen Jahresfrist beendet werden.

Als bewegende Kraft wird Elektrizität in Aussicht genommen, zu welchem Zweck Mr. Edison sich betheiligen wird. Die Wagen mit Seitenthüren sollen 30′ lang und für 38 Passagiere eingerichtet werden.

Ein- und Aussteigestellen sollen etwa 3 — 4 für die Mile hergestellt werden. H.

Litteratur.

Eine Bremsstudie. Von Roman Baron Gostkowski, Oberinspektor, Ingenieur und Leiter der Präsidialabtheilung der Generaldirektion Oesterreichischer Staatsbahnen. Wien, 1886. Im Selbstverlage des Verfassers.

In der als Sonderabdruck aus der „Zeitschrift des Oesterreichischen Ingenieur- und Architektenvereins“, Heft II, 1886, erschienenen Schrift behandelt der Herr Verfasser eine vielerörterte Frage, welche in den Kreisen der Eisenbahn-Betriebstechniker auf ein ganz besonderes Interesse Anspruch erheben darf; denn vielfach gehen die Meinungen darüber auseinander, nach welchen Grundsätzen die Ermittelungen über die Anzahl der erforderlichen Bremsen bei den Zügen anzustellen seien, und durch Theorie und Praxis hat man der Lösung dieser Frage näher zu kommen gesucht, ohne jedoch zu einem allseitig befriedigenden Abschlusse gelangen zu können. Jeder auf wissenschaftlicher Grundlage beruhende Beitrag hinsichtlich dieser gewichtigen Angelegenheit, welcher zur Klärung derselben dienen kann, ist daher dankbar zu begrüssen. — Auf 60 Seiten entwickelt der Herr Verfasser in 6 Abschnitten, und zwar: I. Geschichtliches; II. Theorie der Bremse; III. Arbeit des Bremsers; IV. Zugkraft an der Wurzel der Spindelbremse; V. Disponibler Bremsdruck; VI. Zweckmässige Konstruktion der Bremse, seine Ansicht. Derselbe gelangt hierbei zu dem Ergebnisse, dass es bei den bisherigen Bremseinrichtungen richtig sei, die Anzahl der den Zügen beizugebenden Bremsen nicht nach der Bruttolast des Zuges, sondern ausschliesslich nach der Anzahl der Wagen desselben zu berechnen. Bekanntlich ist das erstere Verfahren für die Eisenbahnen Oesterreichs, das letztere für die Eisenbahnen Deutschlands gesetzlich vorgeschrieben.

Den Ausgangspunkt für die vorliegenden Betrachtungen haben dem Herrn Verfasser die sehr eingehenden Untersuchungen gegeben, welche der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen über die Bremsenfrage bereits seit langer Zeit hat anstellen lassen. Dass dieselben für letzteren inzwischen — jedoch nach der Veröffentlichung der in Rede stehenden Schrift — durch einen bezüglichen, auf der diesjährigen Generalversammlung des Vereins in Stuttgart gefassten Beschluss bis auf weiteres zur Erledigung gelangt sind, ist den Lesern unseres Blattes bekannt (vergl. No. 66 S. 725 ff. und No. 71 S. 775 d. Ztg.). Nach diesem Beschlusse ist die Berechnung der Bremsprozente sowohl nach der Bruttolast der Wagen, als auch nach der Anzahl der Achsen zulässig. Nach den zu der Fassung der betreffenden Bestimmung gegebenen Erläuterungen ist hierbei jedoch beabsichtigt, in erster Linie das erstere Verfahren zur Anwendung zu empfehlen.

Wir bemerken schliesslich noch, dass der Herr Verfasser die, einer weiteren Abhandlung vorbehaltene, Aufstellung einer Formel für die Ermittelung der Bremsprozente nach der Anzahl der Wagen des Zuges in Aussicht gestellt hat, welche die als nothwendig bezeichnete Möglichkeit gewähren soll, die Wirkungsgrösse der bei einer bestimmten Bahn verwendeten Bremsen in die Berechnung hineinzuziehen. K—e.

Präjudizien.

v. O. **Haftpflicht. Unternehmer.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der Berufungsrichter geht von der Annahme aus, dass der Bahnbetrieb auf der Strecke, auf welcher der Unfall stattgefunden hat, der beklagten Gewerkschaft der Zeche X obgelegen habe, indem dort die von der Eisenbahnverwaltung bis zu einem bestimmten, mit einem Markpfahl versehenen Punkte geschafften leeren Wagen vom Personal der Beklagten mit Pferden nach der Ladebühne bewegt und nach erfolgter Beladung mit Kohlen auf dieselbe Weise bis zum Markpfahl zurückgebracht werden, von wo sie durch das Betriebspersonal der Eisenbahn abgeholt werden. Diese Annahme ist frei von Rechtsirrthum. Denn wenn Beklagte auf dem Anschlussgleise die leeren Wagen in Empfang nimmt, um sie an ihre Ladebühne zu fahren, sie dann mit ihren Kohlen zu beladen und sie beladen der B. M. Bahn zur Weiterbeförderung wieder zuzuführen, so thut sie das selbstverständlich in ihrem eigenen wirthschaftlichen Interesse. Dass hierin aber das Kriterium für ihre Eigenschaft als Betriebsunternehmerin im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes liegt, ist vom Oberhandelsgericht wie vom Reichsgericht so wiederholt anerkannt, dass es einer nochmaligen Rechtfertigung nicht bedarf. Ebensowenig ist es rechtsirrthümlich, wenn der zweite Richter hieraus die Haftverbindlichkeit der Beklagten für den beim Betrieb auf dieser Strecke eingetretenen Schaden folgert. Denn § 1 m. a. O. setzt für die Haftverbindlichkeit des Betriebsunternehmers nur voraus, dass „bei dem Betriebe“, d. h. infolge des Betriebs einer Eisenbahn ein Mensch getödtet oder beschädigt worden ist, keineswegs aber, dass dieser Schaden durch einen Betriebsakt des Unternehmers herbeigeführt worden ist. Dem Verletzten gegenüber erscheint nicht der Urheber der beschädigenden Betriebshandlung verantwortlich, sondern der Unternehmer des Betriebes überhaupt. Dem Verletzten gegenüber kann sich daher der Betriebsunternehmer nicht darauf berufen, dass ein Betriebsakt der Nachbarbahn den Schaden veranlasst hat und darum kann auch hier Beklagte ihrer Verantwortlichkeit nicht durch die Thatsache enthoben werden, dass der Unfall durch ein seitens der B. M. Bahn ausgeführtes Rangirmanöver veranlasst wurde. Ebenso ist bereits in einem ganz gleich liegenden Fall durch Urtheil vom 1. Mai 1883 entschieden worden.“ (Erk. d. III. Senats des Reichsgerichts vom 27. April 1886. Rep. III 328/85; Seuffert, Blätter f. Rechtsanwendung Bd. LI. S. 424 f.)

Miszellen.

Edouard Millaud, Französischer Minister der öffentlichen Arbeiten.

Der an Baïhaut's Stelle neuerdings durch den Präsidenten der Französischen Republik Herrn Grevy zum Minister der öffentlichen Arbeiten ernannte Senator Edouard Millaud ist, wie wir Zeitungsmittheilungen entnehmen, Südfranzose, Israelit und 52 Jahre alt. Ursprünglich Advokat, wurde er durch die Septemberrevolution 1870 zum Generaladvokaten beim Lyoner Appellhof befördert. Unter Thiers verzichtete er auf sein Amt. 1871 zum Abgeordneten gewählt, beantragte er Einziehung des Privatvermögens der Bonapartes und dessen Verwendung zur Kriegsentschädigung. Er gehörte anfangs zur äussersten Linken, rückte aber allmählich weiter rechts, bis er beim Gambettismus anlangte, dessen Stütze er seit Jahren im Senat ist.

Pariser Stadtbahn.

Der Eisenbahnausschuss der Kammer hat bei der Prüfung des Stadtbahnplanes namentlich die Strecke Westbahn-Nordbahn beanstandet, die als Hochbahn vorgeschlagen ist und bei dieser Art der Ausführung durch die nothwendigen Enteignungen sehr theuer zu stehen käme, sowie einige Hauptstrassen in hässlicher Weise durchkreuzen müsste. Der Bautenminister hat sich zwar gegen die unterirdische Führung der Strecke ausgesprochen, allein da an dieser Schwierigkeit das ganze Unternehmen wieder ins Stocken zu kommen drohte, so hat der Generaldirektor der Eisenbahnen, Hr. Lax, nach neuen Studien nunmehr dem Ausschusse mitgetheilt, dass er das „Unmögliche“ doch möglich gemacht hat. Die Vorlage wurde also entsprechend geändert.

Dampftramway Gaudenzdorf-Wiener-Neudorf.

Zu den bestehenden drei Dampftramway-Linien, welche Wien mit seinen weiter gelegenen Vororten verbinden, und zwar den von der Unternehmung C. Krauss & Co. betriebenen beiden Linien Hietzing-Perchtoldsdorf (deren stadtseitige Fortsetzung gegenwärtig im Bau begriffen ist) und Leopoldstadt-Stammersdorf, sowie der von der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft mit Dampfbetrieb eingerichteten Strecke Westbahnlinie-Baumgarten ist nunmehr eine vierte Dampftramway-Linie gekommen, nämlich die von letztgenannter Gesellschaft erbaute Lokalstrecke Gaudenzdorf-Wiener-Neudorf, welche am 28. v. Mts. dem Verkehr übergeben wurde. Diese Bahn berührt die grossen Ziegelwerke im Süden unserer Stadt und dürfte auch hieraus ihren Hauptverkehr schöpfen. Die Linie ist 12,8 km lang und besitzt die Stationen: Gaudenzdorf, Meidling, Inzersdorf, Neu-Erlaa, Vösendorf, Krottenbach, Wiener-Neudorf. Die Fahrzeit beträgt eine Stunde. Die Trace kreuzt bei Meidling die Südbahn und folgt dann weiter dem Strassenzuge, der die genannten Orte verbindet.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Rumän.-Galiz.-Danziger Güterverkehr. Berichtigung des Nachtrages II. In dem mit Gültigkeit vom 10. November n. St. 1886 zur Einführung gelangenden Nachtrage II zum Tarife für den rubrizirten Verkehr vom 15. Mai n. St. 1886 (vide diesseitige Publikation im Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt No. 123 vom 23. Oktober a. c. Seite 1812) soll es sub III Einbeziehung der Station Monasterzyska der K. K. Oesterr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif I für Holz, 2. Zeile nicht Seite 14, sondern Seite 8 heissen.

Wien, am 7. November 1886. (2340)

Die Generaldirektion der K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwig Bahn, zugleich namens der betheiligten Bahnen.

2. Güterverkehr.

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Der in der Bekanntmachung vom 16. September d. J. genannte neue Ausnahmetarif für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Oesterreichischen Südbahn, der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn und der Eisenbahn Wien-Aspang tritt am 15. Dezember d. J. in Kraft. (2341)

Berlin, den 8. November 1886.

Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die in der II. Abtheilung des Belgisch-Südwestdeutschen Tarifhefts VIb. vom 1. Juli 1882 für La Planche, Station der Grossen Belgischen Centralbahn, vorgesehenen Frachtsätze gelten vom 1. November l. J. ab auch für den Verkehr mit der gleichnamigen Station der Belgischen Staatsbahn. (2342)

Karlsruhe, den 7. November 1886.

Generaldirektion.

Galizisch-Norddeutscher Getreide-Verkehr. Mit dem 1. Januar 1887 gelangt zu den Tarifheften 1 und 2 für den Galizisch-Norddeutschen Getreide-Verkehr je ein Nachtrag III zur Einführung. Dieselben enthalten u. A. ermässigte Frachtsätze, Ausscheidung von Verbandsstationen, Einbeziehung von Stationen und Ergänzungen des Haupttarifs.

Exemplare der Nachträge sind auf den Verbandsstationen unentgeltlich zu haben. (2343)

Breslau, den 4. November 1886.

Königliche Eisenbahndirektion, Namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güter-Verkehr. Die in dem am 1. Juli d. J. für die Beförderung von Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten und Rollen in Wagenladungen von 10 000 kg zur Einführung gelangten Ausnahmetarif für den Verkehr mit Brüssel bestehenden Frachtsätze werden sich mit Gültigkeit vom 25. Dezember d. J. ab, für den Verkehr mit Brüssel (Midi) um je 0,10 Frcs. pro 1 000 kg erhöhen. Für den Verkehr mit den übrigen Brüsseler Stationen tritt eine Aenderung der Frachten nicht ein. (2344)

Köln, den 9. November 1886.

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

In den Süddeutschen Verbands-Gütertarif mit Oesterreich-Ungarn Theil II Heft No. 7 vom 1. April 1885 wird mit Gültigkeit vom 10. November d. J. die Station Dornach der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit direkten Frachtsätzen in den Ausnahmetarif No. 4 (Güter aller Art) einbezogen.

Die Frachtsätze für Dornach sind in Abtheilung a) (5 000 kg) um 0,03 *M.*, in Abtheilung b) (10 000 kg) um 0,02 *M.* für 100 kg höher als diejenigen für Mülhausen im Elsass. (2345)

München, den 7. November 1886.

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Bayerischer Verkehr mit den Rhein- und Main-Umschlagsstationen. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab ist der Nachtrag I zum Tarife für die direkte Beförderung zwischen Frankfurt a. M., Gustavsburg, Kastel, Ludwigshafen, Mainz und Mannheim etc. einerseits und Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits in Kraft getreten. Durch denselben gelangen neue Frachtsätze für die Beförderung von Petroleum und Naphta, sowie verschiedene Frachtberichtigungen zur Einführung. (2346)

Frankfurt a. M., den 6. November 1886.

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Güter-Verkehre Hannover-Magdeburg und Magdeburg-Oldenburg. Am 1. Januar 1887 tritt zu dem Gütertarif für den Staatsbahn-Verkehr Hannover-Magdeburg der Nachtrag 2 und zu dem Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Magdeburg-Oldenburg der Nachtrag 1 in Kraft.

Dieselben enthalten neben einigen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs etc. u. a. abgeänderte, theilweise erhöhte Frachtsätze für Berlin (Lehrter und Potsdamer Bahnhof), Dallgow, Spandau (Lehrter Bahnhof) und Wustermark. Ausserdem sind in dem erstbezeichneten Nachtrage noch Entfernungen für die neu einbezogene Station Volpriehausen des Direktionsbezirks Hannover, sowie ermässigte Stückgutfrachtsätze für die Stationen Burg-Lesum, Ritterhude und Vegesack (Grohn-) enthalten.

Die Frachtsätze der oben bezeichneten Staatsbahnverkehre für Berlin (Lehrter und Potsdamer Bahnhof) gelten zugleich in den Staatsbahnverkehren Hannover-Berlin und Oldenburg-Berlin.

Auskunft über die neuen Frachtsätze wird schon jetzt von dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Eisenbahndirektion auf Verlangen ertheilt. (2347)

Magdeburg, den 15. November 1886.

Königliche Eisenbahndirektion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Verlängerung der Gültigkeitsdauer der von Oberschlesien nach Berlin etc. bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Blei und Zink. Die bestehenden Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Blei und Zink etc. von Stationen des Oberschlesischen Hüttenreviers nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, den vorgelegenen Stationen, sowie den Stationen der Berliner Nordbahn, behalten bis zum Ablauf des Jahres 1887 Gültigkeit. (2348)

Breslau, den 6. November 1886.

Königliche Eisenbahndirektion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Frankfurt a. M.-Köln (rechtsrheinisch). Der Aus-

nahmetarif für den Transport von Palmöl, Palmkernöl und Kokosnussöl zwischen Emden und einer Anzahl Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a. M. tritt am 1. Januar 1887 ausser Kraft. (2349)

Frankfurt a. M., den 5. November 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Am 1. Dezember d. J. erscheint eine Neuauflage des Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Tarifes.

Durch dieselbe wird der Tarif vom 1. Oktober 1882 nebst den hierzu erschienenen Nachträgen I bis V aufgehoben.

Soweit in dieser Neuauflage Erhöhungen enthalten sind, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 31. Dezember l. Jahres in Kraft.

München, den 7. November 1886. (2350)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Die Station Riehen der Grh. Badischen Staatseisenbahnen wird mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. mit direkten Frachtsätzen in den Süddeutschen Verbands-Gütertarif Theil III Heft 1, 2 und 3 aufgenommen.

Für Riehen sind die Frachtsätze der Station Lörrach, gekürzt um 0,02 *M.* für 100 kg, sowohl bezüglich der Getreide- etc. Sendungen als auch für leere Säcke anzuwenden.

München, den 7. November 1886. (2351)
Die Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Einführung von Tarifnachträgen. Im Süddeutschen Verbandsverkehre mit Oesterreich-Ungarn werden mit Gültigkeit vom 20. November d. J. zu Theil III, Heft No. 1 und 2 des Gütertarifes (Ausnahmetarif für Getreide etc.) die Nachträge V ausgegeben, welche

1. eine Aenderung der Tarifbestimmungen,
2. die Aufhebung von Frachtsätzen,
3. Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen

enthalten.

Die Nachträge werden von den betheiligten Verwaltungen auf Bestellung unentgeltlich abgegeben. (2352)

München, den 2. November 1886.
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Winter-Frachtsätze zwischen Stettin und Swinemünde während der Dauer der geschlossenen Schifffahrt auf dem Haff. Während des bevorstehenden Winters 1886/87 sowie in den Winterperioden der folgenden Jahre werden für die Zeit des Schlusses der regelmässigen Schifffahrt auf dem Haff zwischen Stettin und Swinemünde die Frachtsätze für Sendungen zwischen Stettin und Swinemünde, welche laut Vermerk im Frachtbriefe über Swinemünde seewärts ein- oder ausgehen, auf folgende Beträge — für 100 kg in Mark — ermässigt. Eilgut 2,10; Stückgut 1,05; Klasse A. 1. 0,71; B. 0,60; Spezialtarif A 2 0,49; I 0,45; II 0,37; III 0,37. Für die tarifmässig nach bestimmten, pro Kilometer festgesetzten Einheitssätzen zu befördernden Güter wird die Fracht unter Zugrundelegung einer Tarifentfernung von 80 km berechnet.

In derselben Zeit wird für alle zur Ausfuhr über Swinemünde bestimmten, auf dem Central-Güterbahnhofe in Stettin eingehenden Güter vorbehaltlich des jederzeitigen Widerrufs eine sechstägige freie Lagerzeit gewährt, soweit dies die in Stettin vorhandenen Räume gestatten.

Berlin, den 5. November 1886. (2353)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Verband. Für die Beförderung von Strohmasse, Strohstoff, Strohteigmasse und Strohzellstoff in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen treten auf 15. November l. J. folgende Frachtsätze pro 100 kg in Kraft:

Zwischen Netstall und:

Ingelheim	255 Cts.
Osthofen	234 „
Lahr	168 „
Gengenbach	165 „
Krauchenwies	139 „

Karlsruhe, den 7. November 1886. (2354)
Namens des Verbands:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Breslau - Erfurt. Zwischen Berlin, Anhalt-Dresdener Bahnhof einerseits und verschiedenen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Breslau andererseits treten mit sofortiger Gültigkeit ermässigte Tarifkilometer in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 8. November 1886. (2355)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Januar 1887 kommen für den Verkehr zwischen der Station Wittenberge einerseits und der Station Stendal, sowie den übrigen südlich, östlich und westlich von Stendal gelegenen Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg andererseits an Stelle der gegenwärtig bestehenden Retourbillets anderweite mit höheren Preisen zur Einführung.

Nähere Auskunft über die Höhe der neuen Preise wird schon jetzt von unserem Verkehrsbüreau auf Verlangen ertheilt. (2356)

Magdeburg, den 11. November 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Januar 1887 kommen für die Retourbillets im Verkehr zwischen den Stationen Magdeburg und Stendal des Direktionsbezirks Magdeburg einerseits und Stationen der Wittenberge-Perleberger und der Prignitz-Eisenbahn andererseits erhöhte Preise zur Einführung.

Nähere Auskunft hierüber wird schon jetzt von unserem Verkehrsbüreau auf Verlangen ertheilt. (2357)

Magdeburg, den 11. November 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. Oesterreichische Nordwestbahn. Ziehungsliste. Bei der am 30. Oktober 1886 auf Grund des mit hohem K. K. Finanz - Ministerialerlasse vom 30. Oktober 1871, Z. 3041/F. M. genehmigten Tilgungsplanes in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen IX. Verloosung der Prioritätsobligationen lit. B wurden folgende 250 Nummern gezogen:

238 3632 4869 4926 5589 6319 6585 7549
7585 7821 7835 8153 8489 8740 8882 8968
10468 10579 11209 11298 11333 11838 12314
12668 13826 14029 14683 15379 15740 15920
17416 17532 18224 18708 19022 20009 20401
20470 20769 21065 23326 25014 25201 25306
25544 25617 27067 27322 27710 28368 28421
28465 28672 29940 29957 30084 30488 31115
31786 32026 32389 32498 33048 33991 35706
36669 36885 36907 37117 37253 38361 38745
39582 40302 41479 42264 43706 43730 43875
45015 45128 45201 45512 45552 46074 46496
48245 49235 50160 50561 51413 51502 53457
54038 54489 55169 55185 55672 55921 56281
56572 57555 57603 58018 58873 60669 60974
62333 62904 64924 65280 66027 66105 66128
66194 66701 67249 67349 68236 69587 69704
71126 71398 71840 72280 72657 72785 73092
73262 74364 74705 74885 75100 75112 75894
76030 78728 78917 79199 79773 80191 80631
81416 81496 81899 83703 84194 84657 84838
87365 88313 88452 89426 89598 90687 91156
91443 92157 92524 93336 93382 93466 93485
94843 95701 96882 96896 97421 97505 98115
98271 98434 101849 102429 102522 103383
104082 104692 107414 108278 108940 109364
110645 110671 110866 111051 111165 111700
111734 112011 112041 112555 112563 112974
113499 114009 115576 117284 119159 119463
119638 119844 119955 120176 120606 121721
122140 122929 124871 125524 125686 125736
126046 126947 127257 129183 129305 129625
130456 131264 131644 131906 132952 133534
133996 134133 134444 134715 135003 135101
135895 138329 138855 139632 139853 139920
140830 140903 141012 143486 144596 145097
145307 145909 146543 147365 147611 147939
148367 148689.

Vom 2. Mai 1887 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden, zu diesen Obligationen gehörenden Koupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in Silber eingelöst; ferner übernehmen noch die Einlösung dieser Obligationen und zwar spesen- und provisionsfrei in Reichsmark umgerechnet nach demjenigen Wiener Kourse, welcher nach Vereinbarung der Oesterreichischen Eisenbahnen periodisch bekannt gegeben wird, nachbenannte Zahlstellen:

in Berlin: Herr S. Bleichröder, die Deutsche Bank und die Direktion der Diskontogesellschaft;
in Dresden: die Dresdner Bank;
in Frankfurt a/M.: die Deutsche Effekten- und Wechselbank, die Deutsche Vereinsbank, die Filiale der Bank für

---

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 89 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 13. November 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

(Fortsetzung.)

Handel und Industrie, und die Herren M. A. von Rothschild & Söhne;
in Hamburg: die Herren L. Behrens & Söhne;
in Leipzig: die Allgemeine Deutsche Kreditanstalt und die Leipziger Diskontogesellschaft;
in München: die Bayerische Vereinsbank und die Herren Guggenheimer & Co.;
in Stuttgart: die Württembergische Bankanstalt (vormals Pflaum & Co.) und die Württembergische Vereinsbank.

Die Verzinsung obiger gezogenen Obligationen hört mit Ende April 1887 auf pons von dem Einlösungsbetrage in Abund wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. Mai 1887 fällig werdenden Kouzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben von der

Ziehung im Jahre 1878: 25828 39583 106795.

Ziehung im Jahre 1879: 4494 45927 51766 53310.

Ziehung im Jahre 1880: 39964 41317 44830 45833 74480 81553

Ziehung im Jahre 1881: 10115 13670 37210 41055 55404 57548 58501 63159 73461 88029 95812 126367 132302.

Ziehung im Jahre 1882: 8115 21689 38329 42897 47278 49787 74626 75912 93915 146267.

Ziehung im Jahre 1883: 2929 14093 36753 48776 54551 55140 58940 74443 88352.

Ziehung im Jahre 1884: 2827 25532 34879 38310 43555 51760 55323 56529 59055 59442 64679 66418 69362 74998 82036 83047 87029 87957 91600 97442 131403 134985 145552.

Ziehung im Jahre 1885: 6516 14910 18134 22275 23636 23772 24389 34610 38190 40670 43057 44705 46159 47256 48802 57016 59847 66451 66591 66609 67326 73725 74640 77198 80977 82957 87331 88055 91020 95804 96839 96938 110262 142933 144316 147555 147558.

Wien, den 30. Oktober 1886. (2358)
Vom Verwaltungsrathe.

---

5. Submissionen.

Hessische Ludwigs - Eisenbahngesellschaft. Der Materialbedarf pro 1887, bestehend in: 1. Brennmaterialien (exkl. Steinkohlen), 2. Metall-, 3. Holz- und 4. Farbwaaren, 5. diverse Materialien, 6. Uniformsgegenstände, 7. Schreibmaterialien und 8. Drucksachen, soll im Submissionswege vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen mit dem Verzeichnisse der Materialien können bei unserer Materialinspektion bezw. Drucksachenverwaltung hier eingesehen oder auf portofreies Verlangen von diesen Dienststellen unentgeltlich bezogen werden. Zum Vorzeigen der Muster sind die betreffenden Verwalter hier angewiesen. Offerten sind mit der Aufschrift: „Angebot zur Materiallieferung pro 1887" bis spätestens den
23. November 1886, Vormittags 10 Uhr,
versiegelt und portofrei an unsere Materialinspektion hier einzusenden.

Mainz, den 10. November 1886. (2359)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Verdingung von Werkstatts - Nutzhölzern etc. Die im Rechnungsjahre 1887/88 erforderlichen 9 Amboslklötze, 7 cbm Buchenholz, 450 cbm Eichenholz, 11 cbm Elsenholz, 19 cbm Eschenholz, 11 800 Hickory- und andere Hammerstiele, 575 Schaufelstiele, 1 290 cbm Kiefernholz, 13 cbm Mahagoniholz und 245 cbm Pappelholz sollen in mehreren Loosen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedarfsnachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebene Formulare versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:
Angebot auf Lieferung von Werkstatts-Nutzhölzern etc.
bis zum Eröffnungstermine am
Mittwoch, den 24. November 1886, Vormittags 10 Uhr,
an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 22. Dezember d. Js. ab. Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sind in No. 66 des Deutschen Reichsanzeigers vom 17. März 1886 veröffentlicht. (2360)

Magdeburg, den 5. November 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Die Lieferung von 9 740 t Flussstahlschienen für Breitspurbahnen und 165 t dergleichen Schienen für Schmalspurbahnen soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 25. November d. J., Vormittags 11 Uhr, im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse No. 36. Die Angebote müssen mit der Aufschrift: „Angebot auf Schienen" versehen sein. Die Lieferungsbedingungen können hier eingesehen, bezw. gegen Einsendung von 1,00 ℳ unfrankirt entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen nach obigem Termin.

Breslau, den 9. November 1886. (2361)
Materialien-Büreau.

Verding von
a) 5 Stück Personenwagen I/II. Kl.
b) 10 „ „ III. „
c) 10 „ „ IV. „
d) 8 „ Personenzug-Gepäckwagen
in je einem Loose,
e) 50 Stück offenen Güterwagen,
f) 50 „ Plattformwagen
in je zwei Loosen,
g) 271 Stück Normalwagenachsen mit Rädern
in drei Loosen.

Angebote sind bis Donnerstag, den 18. November d. J., Vorm. 11 Uhr, versiegelt mit der Aufschrift: „Verding von Wagen" bezw. „Achsen" portofrei an unser maschinentechnisches Büreau hierselbst, W. Königgrätzerstrasse 132, einzusenden.

Zuschläge erfolgen innerhalb 4 Wochen.

Bedingungen und Zeichnungen können in dem genannten Büreau während der Geschäftsstunden eingesehen oder von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 8,50 ℳ für a bis d, 2,50 ℳ für e und f und 1,50 ℳ für g bezogen werden.

Berlin, den 3. November 1886. (2362)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung. Es sollen die Anfertigung und Lieferung von

A.
1. 9 Stück Schnellzug - Lokomotiven nebst Tendern,
2. 6 „ Rangir-Tenderlokomotiven;

B.
1. 8 Stück Personenwagen I/II. Klasse,
2. 10 „ „ III. „
3. 8 „ Personenzug-Gepäckwagen,
4. 20 „ bedeckte Güterwagen mit Bremse,
5. 39 „ bedeckte Güterwagen ohne Bremse,
6. 57 „ Plattformwagen;

C.
1. 100 Stück Radsätze mit Speichenrädern,
2. 100 „ „ „ Speichen- oder Scheibenrädern,
3. 92 „ Radsätze mit Speichen- oder Scheibenrädern

im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im Maschinentechnischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen Einsendung von je 5,00 ℳ für A. und B. und von 2,00 ℳ für C. bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von Lokomotiven", bezw. „Angebot auf Lieferung von Wagen", oder „Angebot auf Lieferung von Achsen"
versehen, zu dem auf
Dienstag, den 30. November d. Js. Vormittags 10 Uhr
(für die Gegenstände unter A.) bezw.

Dienstag, den 30. November d. Js. Vormittags 11 Uhr (für die Gegenstände unter B. und C.) anberaumten Verdingungstermine an das vorgenannte Büreau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage jede erforderliche Auskunft ertheilen wird.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach abgehaltenem Verdingungstermin. (2363)

Magdeburg, den 5. November 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Ausschreibung. Die auf den Bahnhöfen Eilenburg, Dobrilugk und Cottbus des diesseitigen Amtsbezirkes lagernden, für Eisenbahnzwecke nicht mehr brauchbaren Stahl- und Eisenschienen, Hartguss - Herzstücke, Weichenzungen von Eisen, sowie altes Zinkblech, Schmiede-, Schmelz- und Gusseisen, sollen im Wege öffentlicher Ausschreibung verkauft werden, wozu Termin auf
Dienstag, den 30. November d. J., Vormittags 11 Uhr,
im hiesigen Verwaltungsgebäude — Frankestrasse 1 — anberaumt ist.

Die Verkaufsbedingungen liegen in unserem Betriebsbüreau aus, können auch gegen portofreie Einsendung von 20 ₰ Schreibgebühren von dem Büreauvorsteher, Königl. Eisenbahnsekretär Altmann, bezogen werden.

Formularmässige Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:
„Angebot auf Ankauf von Altmaterialien“ bis zum obigen Termin einzureichen.

Zuschlagsertheilung erfolgt innerhalb 3 Wochen.

Halle a/S., den 28. Oktober 1886. (2364)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Privat-Anzeigen.

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					E. Kolli ohne Signatur:					
87	—	—	1	Korb	Aepfel	15	87	Deutz	Rechtsrh. Köln	
88	—	—	1 6	— —	Blumenständer Blumentöpfe	—	88	Strassburg	Elsass-Lothring.	
89	—	—	1	Rolle	Dachpappe	30	89	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
90	—	—	1	Ring	Draht	25	90	Herdecke	„	
91	—	—	1	Kollo	Drahtseile	210	91	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
92	—	—	1	Stück	Eisen	16,5	92	Werl	K. E.-D. Elberfeld	
93	—	—	1	„	Eisenblech	55,5	93	Unna		
94	—	—	1	Ring	Eisendraht	30	94	Hohenlimburg	„	
95	—	—	2	Ringe	viereck. Eisendraht	34,5	95	Vohwinkel	„	
96	—	—	2	Pack	viereck. Eisendraht	41	96	„	„	
97	—	—	1	Ring	verzinkter Eisendraht	31	97	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
98	—	—	3	Stück	Eichenholz	—	98	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
99	—	—	4	Fässer	leer	425	99	Kermpt	Grand Central Belge	
100	—	—	38	Fässer	leer	1287	100	Tilburg	Niederländ. Stsb.	
101	—	—	1	—	Gasrohr	25	101	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bez. Stumsdorf-Berlin.
102	—	—	1	— Stab	Gasrohr mit Krahn Rundeisen	2,5	102	Frielendorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
103	—	—	1	Blechflasche	Gyps	4,5	103	Ulm Eilg. Exp.	Bayerische Stsb.	aus Wagen 13870 A Bay.
104	—	—	1	Harass	leer	20	104	Ebingen	Württemb. Stsb.	
105	—	—	1	—	Henkelkorb	0,5	105	Erfurt Eilg.-Exp.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
106	—	—	64 4	— —	Keile Bauschen	—	106	Frankfurt a/M.	Main-Neckarb.	
107	—	—	1	Kasten	leer mit schwarzem Wachstuch	1,5	107	Erfurt Eilg.-Exp.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
108	—	—	1	Kessel	leer	2	108	Louvain	Grand Central Belge	
109	—	—	4	Kisten	ansch. Kieler Sprotten	8	109	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
110	—	—	1	—	Kleiderrechen aus Mahagoniholz mit 7 eis. Aufhängen mit Porzellan	—	110	Höhr-Grenzhausen	Rechtsrh. Köln	
111	—	—	1	Bund	Körbe leer	20	111	Sigmaringen	Württemb. Stsb.	
112	—	—	1	Pack	Körbe	27	112	Deutz	K. E.-D. Elberfeld	
113	—	—	1	Korb	?	11,5	113	Erfurt Eilg.-Exp.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
114	—	—	1	„	leer	10	114	Louvain	Grand Central Belge	
115	—	—	1	„	leer	46	115	Northeim	K. E.-D. Hannover	
116	—	—	1	Koffer	?	16	116	Couvin	Grand Central Belge	
117	—	—	1	—	Kopfpolster	3	117	Tübingen	Württemb. Stsb.	
118	—	—	3	Kübel	leer, alt	5	118	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
119	—	—	1	—	Lavabo	43	119	Maestricht	Grand Central Belge	
120	—	—	1	—	Maschinentheil	20	120	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
121	—	—	1	Kollo	Maschinentheil	—	121	Giessen	K. E.-D. Hannover	
122	—	—	1	Packet	?	4,5	122	Acoz	Grand Central Belge	
123	—	—	1	„	?	5,5	123	Lommel	„	
124	—	—	1	„	?	6	124	Walcourt	„	
125	—	—	1	„	?	4	125	Hasselt	„	
126	—	—	2	Packkörbe	leer	3	126	Erfurt Eilg.-Exp.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrev.
127	—	—	1	Rolle	Papier	1	127	Baelen-Wezel	Grand Central Belge	Gepäckbeklebung Berlin-Zoolog. Garten / Wiesbaden 92 v. 29/9.
128	—	—	1	—	graue, roth und grün gestreift. Reisetasche	6	128	Wiesbaden T.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
129	—	—	1	—	Sackkarre	—	129	Mansfeld	„	
130	—	—	1	Sack	Salpeter	100	130	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
131	—	—	2	—	alte Schraubenschlüssel	—	131	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
132	—	—	4	Bund	Seegras	95	132	Wülfrath	K. E.-D. Elberfeld	
133	—	—	1	—	Stehpult	25	133	Heidelberg	Badische Stsb.	
134	—	—	2	Tragkörbe	leer	5	134	Erfurt Eilg.-Exp.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
135	—	—	1	Waschkorb	Effekten	10	135	Lodelinsart	Grand Central Belge	
136	=	—	1	Sack	Weizen	40	136	Borgholz	K. E.-D. Elberfeld	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A A S	—	1	—	Holzstange	1	1	Szeged	Ungarische Stsb.	seit 19/9.
2	A G	120	1	Kiste	?	74	2	Arad	„	seit 24/10.
3	A R	500	1	Sack	Leim	30	3	Csaba	„	von Kassa seit 7/10.
4	A W	— —	1 1	Bund Kiste	leere Säcke leer	18 27,5	4	Arad	„	seit 11/10.
5	B B S	—	1	Sack	Weizen	27	5	Szeged	„	v. H. M. Vhely seit 19/10.
6	G H	2513	1	Ballen	?	13	6	Arad	„	von Wien seit 29/10.
7	H	2524/25	2	Kisten	Wagenschmiere	11	7	Csaba	„	seit 12/10.
8	H	615	1	Bund	Barchent	231	8	Gyula	„	von Prossnitz seit 30/9.
9	H A u. E.	—	1	„	leere Säcke	20	9	Csaba	„	seit 30/8.
10	J C	435 572	2	Kolli	Baumwollenwaaren	21	10	Mezötur	„	von Arad seit 18/9.

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
11	K	60895	1	—	Eisenaxe	—	—	11	Vinga	Ungar. Stsb.	seit 25/9.
12	K A	—	10	—	Wassereimer	—	31	12	Czegled	„	von Lucsatin seit 22/9.
13	S	—	3	Stück	Eisenwaaren	—	17,5	13	Oroshaza	„	von Gavosdia seit 26/10.
14	S B	3315	1	„	Eisenstütze	—	—	14	Petrozsény	„	von Temesvar seit 22/9.
15	Sz F	2391	1	Kiste	Zucker	—	100	15	Arad	„	seit 12/10.
16	W F	16968	1	Fass	Kienbaumharz	—	12	16	Tiszolz	„	von Budapest seit 27/10.
17	Dreher	—	1	„	leer	—	12	17	Szeged	„	seit 19/9.
18	Máv	—	1	—	Lampe	—	1	18	Csaba	„	seit 13/10.
19	„	—	4	Stück	Bretter	—	—	19	Szolnok	„	von Budapest seit 13/9.
20	„	—	4	„	Bretter	—	—	20	„	„	von Budapest seit 24/9.
21	—	3	1	Bund	Angelhaken	—	1,75	21	Arad	„	seit 12/10.
22	—	3	1	„	Eckeisen	—	1,75	22	„	„	seit 18/10.
23	—	8	1	Sack	Mehl	—	75	23	M. Illye	„	von Piski seit 18/10.
24	—	51	1	Bund	leere Körbe	—	10	24	Gyoma	„	von Ischl seit 13/10.
25	—	354	1 1	„ Kiste	leere Säcke ?	— —	18 27,5	25	Aarad	„	seit 14/10.
26	—	19725/6	2	Kisten	Schwefelsäure	—	270	26	Temesvar	„	von Budapest seit 20/10.
27		2992	1	Steige	unbekannt	—	13	27	Jaszbereny	„	von Budapest seit 22/10.
28		1966	1	Kiste	Stärke	—	52	28	Szarvas	„	von Budapest seit 2/11.
29	—	—	1	—	Brett	—	85	29	Mezöberény	„	seit 25/10.
30	—	—	4	—	Bretter	—	—	30	O. Szolnok	„	von Budapest seit 13/9.
31	—	—	1	—	Brett	—	10	31	Uj Szolnok	„	seit 8/6.
32	—	—	95	—	Bretter	—	1700	32	Temesvar	„	von Petrozssig seit 22/10.
33	—	—	1	—	Eggen	—	—	33	Oroshaza	„	v. H.M.Vásárhely seit 10/10.
34	—	—	2	Stück	Holztracht	—	2	34	Uj Szolnok	„	seit 13/5.
35	—	—	1	—	eiserner Kessel	—	2	35	Petrozsény	„	von Kalou seit 27/10.
36	—	—	1	Kiste	mit Plahn	—	15,5	36	Oroshaza	„	seit 10/4.
37	—	—	1	Korb	leer	—	10	37	Uj Szolnok	„	seit 11/9.
38	—	—	1	—	Lampe	—	1	38	Csaba	„	seit 13/10.
39	—	—	5	—	Pflugmesser	—	10	39	„	„	seit 17/9.
40	—	—	1	Bund	Plahn	—	15,5	40	Oroshaza	„	seit 4/10.
41	—	—	1	„	leere Säcke	—	22	41	T. Földvar	„	seit 17/8.
42	—	—	3	—	Schindeln	—	32	42	Jaszberény	„	seit 12/9.
43	—	—	1	—	Thürschutzbrett	—	2		Gyula	„	von N. Varad seit 15/7.
44	—	—	35	Stück	Wassereimer	—	78	44	Jaszberény	„	v. M. Kövesd seit 9/10.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — **Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.**

No. 21. Jahrgang 1886. Berlin, am 13. November 1886.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 11. November Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Kolli mit Buchstaben sign.:

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A J	2	1	Ballen	Lumpen	—	94	1	Crefeld	Linksrh. Köln	
2	A u. L	1 10	1	—	Wagendecke	—	—	2	Tübingen	Württemb. Stsb.	
3	A O	1886	1	—	eis. Kochplatte	—	40	3	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	
4	A R	6	1	Koffer	Kleider	—	36	4	Tübingen	Württemb. Stsb.	auf dem Boden des Koffers die Signatur B 1790.
5	A S	—	1	Tonne	Heringe	—	—	5	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
6	B P	552	1	Kiste	?	—	46	6	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
7	B V	55	1	Ballen	rohe Wolle	—	193	7	Devant les ponts	Elsass-Lothring.	
8	C	149	1	—	Rost	—	2,5	8	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
9	C F	25	1	Korb	Eisenwaaren	—	35	9	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
10	C F S	1193	2	—	Pflugschaaren	—	18	10	Hagen	„	
11	C G	620	1	Kiste	?	—	45	11	Cleve	Linksrh. Köln	
12	C H W	—	1	Sack	Kartoffeln	—	76	12	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	
13	C K	104 / 105	1 / 1	Packet / Kiste	? / ?	— / —	20 / 26	13	Leipzig H.-S.-G.	K. E.-D. Erfurt	
14	C P	10886	1	Ballen	Wolle	—	10	14	Viersen B.-M.	Linksrh. Köln	seit 25/6. 85 bei Bodenrevision.
15	C T	10	1	Kiste	leer	—	38	15	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
16	D	—	1	Kübel	leer	—	4,5	16	Berent	K. E.-D. Bromberg	
17	D S	920	1	Kiste	—	—	83	17	Pagny	Elsass-Lothring.	
18	E	11410	1	„	?	—	26	18	Hagen Eilgutexp.	K. E.-D. Elberfeld	
19	E T	6858	1	Fass	leer	—	6	19	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	von Uhlstädt.
20	F A D F	339	1	„	leer	—	33	20	Neuss	Linksrh. Köln	
21	F S	2	1	Sack	Papierhülsen	—	8	21	Gebweiler	Elsass-Lothring.	
22	G	—	1	—	Heerdplatte	—	1,5	22	Warburg	K. E.-D. Elberfeld	
23	G	3550	1	Kiste	?	—	187	23	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Mertingen/Aschaffenburg/Langendreer.
24	G C	117	1	„	?	—	83	24	Winterswyk	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Amsterdam.
25	G C	—	1	Kübel	Butter	—	14,5	25	Düsseldorf Rh.	Rechtsrh. Köln	
26	G W T	—	1	Tonne	Heringe	—	—	26	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
27	H	—	3	Kolli	Gusswaaren	—	17	27	Triberg	Badische Stsb.	Gernsbach bezeichnet.
28	H D	1035 / 1076	2	Kübel	leer	—	19	28	Westmeerbeek	Grand Central Belge	
29	HK	80	1	Fass	?	—	172	29	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	aus Wagen 31050.
30	H M	52	1	Ballen	?	—	28	30	Aachen	Linksrh. Köln	
31	H W	916	2	Kolli	Spiegel	—	—	31	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
32	J A	9866	1	Kiste	Pfeifenköpfe	—	21	32	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
33	J N	1419/20 / 1416/18	2 / 3	Fässer / „	? / ?	— / —	145,5 / 328	33	Köln Gereon	„	
34	J V	1276	1	Ballen	—	—	9,5	34	Arnsberg	K. E.-D. Elberfeld	
35	K H	273	1	Fass	leer	—	—	35	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
36	K / S H	— / —	174 / 2	Kolli / „	Ofentheile / „		588	36	Oberhausen K.-M.	Rechtsrh. Köln	
37	L	½	1	Kollo	2 Ofenthüren	—	4	37	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	
38	L	34	1	Sack	Mehl	—	100	38	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
39	L	67226	1	Kiste	Wein	—	17	39	Troisdorf	Rechtsrh. Köln	
40	L M	733	1	„	unbekannt	—	24	40	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	bekl. von Strasburg i/d. U.-M.
41	L S	5659	1	„	?	—	17	41	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
42	L W	3760	1	Fass	Oel	—	232	42	Düren	Linksrh. Köln	
43	M G	350	1	„	Wein	—	68	43	B. Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
44	O	1	1	Pack	Pappdeckel (von gelblicher Farbe)		34	44	Mühlacker	Württemb. Stsb.	
45	O S	1153	1	Fass	Fett	—	197	45	Viersen B.-M.	Linksrh. Köln	
46	P C S	40	1	„	Harz	—	200	46	Düren	„	
47	P J V	3500	1	Kiste	Wein	—	—	47	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
48	P T	9348	1	Kiste	gefüllt —	23,5	48	Waldshut	Badische Stsb.	Elberfeld-Ragatz bezettelt.
49	R	3241	1	„	— —	7	49	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
50	R/O	12	1	Sack	Lorbeerblätter —	16	50	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
51	R R E	—	1	—	defekte Leiter —	20	51	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
52	S	894	1 1 1	— — —	Ofenkastendeckelplatte — Wagengiebel — Reissschiene —	—	52	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
53	S & B	2360	1	Kiste	? —	41	53	Ohligswald	K. E.-D. Elberfeld	
54	S Z	790	1	Korb	? —	56	54	Lübeck Güterexp.	Lübeck-Büchen	am 22/10. 86 aus Wagen 8525 Berlin entladen, beschrieben „Nürnberg“.
55	T	2	1	Packen in Leinen	5 Kisten Feigen —	56	55	Hamburg Güterexp.	„	bei Bodenrevision überzählig gefunden.
56	W B S	36	1	Pack	leere Säcke —	20	56	Bünde	K. E.-D. Hannover	
					B. Kolli mit Adr. sign.:					
57	A. Höfel	1098	1	Bierfass	leer —	29	57	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
58	Böttger	X	2	Pack	leere Körbe —	16	58	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Eisleben.
59	Elberfeld	—	4	—	eis. Latirbäume —	—	59	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
60	Eisenach / Erfurt	125	1	grauer Koffer	Damenkleider —	7	60	Erfurt Eilgutexp.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision, bekl. Eisenach/Erfurt 125.
61	F. Grawe	1299	1	Bierfass	leer —	24	61	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
62	Kulmbach	—	1	Fass	leer —	?	62	Erfurt Eilgutexp.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
63	Lechot	—	1	Pack	? —	6	63	Walcourt	Grand Central Belge	
64	Loicq	—	1	Korb	Effekten —	22	64	Gastuche	„	
65	Min	14	1	Decke	? —	10	65	Berzée	„	
66	Pschorr	12184	1	Bierfass	leer —	25	66	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
67	Uhlendorf	—	1	Sack	ansch. Guano —	51	67	Hilgen	„	
68	Van Send	—	2	Musterkisten	? —	164	68	Hasselt	Grand Central Belge	
69	Van Straelen	—	1	Fass	leer —	16	69	„	„	
70	Willems	—	1	Packet	? —	4	70	„	„	
					C. Kolli mit Numm. sign.					
71	—	1	1	—	Ofenrost —	5,5	71	Wehrden W.	K. E.-D. Elberfeld	
72	—	5	—	—	Eisen —	55	72	Korschen	K. E.-D. Bromberg	
73	—	190	1	Hut	Zucker —	11	73	Münster	Rechtsrh. Köln	
74	—	203	1	Koffer	Frauenkleider —	45	74	Aachen T.	Linksrh. Köln	
75	—	257	1	Fass	leer —	2	75	Erfurt Eilgutexp.	K. E.-D. Erfurt	bez. Gotha/Erfurt, bei Bodenrevision.
76	—	282	1	grauer Holzkoffer	Bücher, Kleider etc.	5	76	„	„	bez. Leipzig/Erfurt, bei Bodenrevision.
77	—	658	1	gew. Packkorb mit 2 Handgriffen	3 Stück steinerne kleine Bowlen mit dito Deckel und 2 dito Löffel	15	77	Langendreer	Rechtsrh. Köln	
78	—	762	1	Fass	leer —	52	78	Ebingen	Württemb. Stsb.	
79	—	2411— 400 × 1940	1	—	Eisenplatte —	57,5	79	Rinkerode	Rechtsrh. Köln	
80	—	3762	2	—	Ofentheile —	22	80	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
81	roth	III	31	Kolli	Eisen —	731	81	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
82	weisser Strich	—	1	Bund	3 Ofenringe und 1 kleine Platte	1,5	82	Löhne	K. E.-D. Hannover	
83	St.	1968	1	Fass	leer —	205	83	Northeim	„	
84	RS	—	1	Kiste	— —	40	84	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
85	D/G	5882	1	„	Maccaroni —	14	85	Erfurt Eilgutexp.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
86	H/G.	3270	1	„	? —	15	86	Eisenach	„	

№ 90. 1886.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 17. November 1886.

Der neue Centralbahnhof in Frankfurt a. M.

Frankfurt a. M., die altberühmte Kaiserstadt, zieht seit den letzten Jahren die Aufmerksamkeit der wirthschaftlichen und technischen Fachwelt in hervorragendem Masse durch grossartige, dem Handel und Verkehre gewidmete Werke der Ingenieurkunst auf sich. Nachdem in diesem Jahre die zum Zweck der Wiederbelebung der Schifffahrt angelegte Kanalisirung des Untermains von Frankfurt bis Mainz und der neue Handelshafen der Stadt Frankfurt zur Eröffnung gelangt sind, steht ebendaselbst für das kommende Jahr die Vollendung einer Eisenbahn-Verkehrsanlage in Aussicht, welche an Umfang und Grossartigkeit wohl kaum irgendwo in der Welt ihres Gleichen hat. Es ist dies der neue Centralbahnhof, ein Werk, in dem die hohe Bedeutung der allem Anscheine nach zu einer leitenden Stellung im südwestlichen Deutschland berufenen Stadt in der überzeugendsten Weise zum Ausdrucke gelangt.

Da die Bauausführung jetzt soweit vorgeschritten ist, dass die Vornahme irgend einer erheblichen nachträglichen Planänderung kaum noch denkbar erscheint, dürfte es sich rechtfertigen, wenn wir den Lesern dieser Zeitung eine Beschreibung der Frankfurter Centralbahnhofs-Anlage auch schon vor deren vollständiger Fertigstellung darbieten, zumal wir dabei aus einer Quelle *) schöpfen, die über Zweck und Plan der Anlage die zuverlässigste Auskunft ertheilt.

*) Frankfurt a. M. und seine Bauten. Herausgegeben vom Frankfurter Architekten- und Ingenieurverein. 1886. Selbstverlag des Vereins. — Dieses vortreffliche, prächtig mit Zeichnungen und Plänen ausgestattete Werk, welches durch einen Ausschuss von 16 in den bezüglichen Stoffen besonders bewanderten Vereinsmitgliedern auf Grund sorgfältigster Studien verfasst ist, gelangte bei Gelegenheit der diesjährigen Wanderversammlung des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine als Festschrift in einer Auflage von 1000 Exemplaren zur Ausgabe und ist u. W. vorläufig vergriffen. — Den von den Eisenbahnbauten handelnden Abschnitt hat bis auf wenige Einzelheiten Herr Regierungs-Baumeister O. Riese bearbeitet.

Frankfurt a. M. ist Knotenpunkt für folgende Eisenbahnlinien:

1. für mehrere im Besitz und Betrieb des Preussischen Staates befindliche Bahnen, nämlich:
   a) die Main-Weserbahn (Frankfurt-Cassel),
   b) die Taunusbahn (Frankfurt-Wiesbaden),
   c) die Frankfurt-Bebraer Bahn,
   d) die Frankfurt-Homburger Bahn,
   e) die Lokalbahn Sachsenhausen-Offenbach;
2. für die Main-Neckarbahn (Frankfurt-Heidelberg);
3. für die Linien der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft nach Mainz, Aschaffenburg, Mannheim und Limburg.

Zur Aufnahme dieser verschiedenen Linien sind zur Zeit drei Gruppen von Bahnhofsanlagen vorhanden, welche durch Anschlussgleise mit einander verbunden sind. Die erste Gruppe umfasst die drei im Westen der Stadt (an der Gallusanlage) unmittelbar nebeneinander liegenden Bahnhöfe, die sogenannten Westbahnhöfe, welche, in der Richtung von Norden nach Süden gezählt, die Namen Main-Weserbahnhof, Taunusbahnhof und Main-Neckarbahnhof führen. Als zweite Gruppe ist die im Osten der Stadt belegene und daher gewöhnlich als Ostbahnhof, auch als Hanauer Bahnhof bezeichnete, nur für die Linien Frankfurt-Aschaffenburg und Frankfurt-Limburg der Hessischen Ludwigsbahn bestimmte Bahnhofsanlage zu betrachten, welche durch eine am Main entlang geführte, der Stadt Frankfurt gehörige, aber von der Hessischen Ludwigsbahn betriebene Verbindungsbahn an die Westbahnhöfe angeschlossen ist. Die dritte Gruppe endlich bilden die beiden im Süden der Stadt, auf der linken Mainseite in Sachsenhausen belegenen Bahnhöfe Alt- und Neu-Sachsenhausen, auch als Offenbacher bezw. Bebraer Bahnhof bezeichnet, deren ersterer nur den Personenverkehr der Lokalbahn Sachsenhausen-Offenbach zu vermitteln hat, während letzterer für die Frankfurt-Bebraer Bahn im Personenverkehr Durchgangsstation, im Güterverkehr Endstation ist.

Der grösste Theil des Frankfurter Eisenbahnverkehrs fällt den drei Westbahnhöfen zu. Von diesen nimmt der Main-Weserbahnhof ausser der Linie Frankfurt-Cassel noch die Linie Frankfurt-Homburg auf, welche letztere zwar nicht lang ist, aber in den Sommermonaten einen sehr bedeutenden Verkehr aufweist. Der Taunusbahnhof ist nur für den Verkehr der früheren Taunusbahn und der Nassauischen Staatsbahn, also für die Strecken von Frankfurt nach Wiesbaden und nach dem Rheingau bestimmt. Der Main-Neckarbahnhof aber dient nicht nur dem eigenen Verkehr der Main-Neckarbahn, sondern nimmt auch noch den Personenverkehr der Frankfurt-Bebraer Bahn und den Verkehr der Linien der Hessischen Ludwigsbahn von Frankfurt nach Mainz und nach Mannheim auf. Dieser Bahnhof dürfte der verhältnissmässig am stärksten belastete von ganz Deutschland sein. Die Westbahnhöfe haben seit ihrer Anlage bis heute keine wesentliche Erweiterung erfahren, obgleich ihr Verkehr in einer ganz ausserordentlichen Weise zugenommen hat. Zu einer der Verkehrsentwickelung entsprechenden Erweiterung fehlte es durchaus an Raum; der ohnehin sehr beschränkte Platz, auf dem die drei Bahnhöfe dicht aneinander gedrängt sich haben einrichten müssen, wird auf drei Seiten von bebauten Strassen umschlossen.

Für die Bewältigung des ihnen zugewiesenen Verkehrs haben sich nun aber die Westbahnhöfe nachgerade als durchaus unzureichend erwiesen. Wie gewaltig dieser Verkehr im Laufe der Zeit angewachsen ist, lässt sich aus der Angabe erkennen, dass der Gesammtgüterverkehr während eines Jahres, der sich in den ersten Jahren des Betriebes der in die Westbahnhöfe einmündenden Bahnen auf etwa 50 000 t belief, heute etwa 2 412 000 t beträgt. Es hat sich also eine Steigerung auf etwa das 48fache des ursprünglichen Güterverkehrs vollzogen. Die tägliche Durchschnittsziffer des letzteren beträgt jetzt etwa 1 100 Wagen mit rund 6 700 t Gütern aller Art. Im Personenverkehr gehen von den Westbahnhöfen heute täglich 83 Züge ab, während 84 Züge daselbst ankommen. Ausser der Zusammenstellung und Abfertigung der Personenzüge für 6 Routen, sowie der Güterzüge für 4 Routen muss auf diesen Bahnhöfen noch das ganze Rangiren der Züge und die Uebergabe der Güterzüge bewirkt werden. Der hierzu vorhandene Raum hat von der Kopffront der Bahnhöfe bis zu der den Verkehr zwischen den einzelnen Bahnen vermittelnden Verbindungsbahn nur eine Länge von etwa 500 m und eine durchschnittliche Breite von etwa 310 m, so dass der ganze Flächenraum etwa 155 000 qm ausmacht, also erheblich kleiner ist als derjenige mancher Bahnhöfe mittlerer Grösse.

Schon während des Krieges 1870/71 hat es sich recht fühlbar gemacht, dass die auf so beschränktem Raume und zum Theil nach veraltetem Muster hergestellten Gleise- und sonstigen Anlagen für die ordnungsmässige Abwickelung eines grösseren Verkehres durchaus unzureichend sind. Gerade Frankfurt gehörte zu denjenigen Eisenbahn-Knotenpunkten, welche damals einer pünktlichen Durchführung der Truppen- und Verpflegungszüge erhebliche Schwierigkeiten entgegenstellten. Trotz der ausserordentlichsten Anstrengungen und der opferfreudigsten Hingebung der Beamten gelang es nicht, diese Schwierigkeiten zu überwinden, so dass mehrfach weitwirkende Stockungen in den Transporten entstanden.

Eine Aenderung dieser Verhältnisse war zwar schon früher von allen Seiten angestrebt worden; allein die grossen Kosten, mit welchen eine durchgreifende Verbesserung wegen der bereits erwähnten ungünstigen Lage der Bahnhöfe zwischen drei bebauten Strassen verbunden waren, hatten die damals ausschliesslich betheiligten Privatbahn-Verwaltungen von der Ausführung abgeschreckt. In der That war die Schwierigkeit des zu etwaigen Erweiterungen erforderlichen Grunderwerbs so gross, dass man an massgebender Stelle sogar davon absah, die Hessische Ludwigsbahn, deren Einführung in den Main-Neckarbahnhof seiner Zeit nur als vorläufige und mit der Bedingung genehmigt war, dass sie später einen besonderen Personenbahnhof auf der rechten Mainseite anlege, zur Erfüllung dieser Verpflichtung anzuhalten.

Erst als die Preussische Regierung in den Besitz der Bebra-Hanauer Bahn gelangt war, dann die Frankfurt-Offenbacher Bahn erworben und sich zum Bau der linksmainischen Linie Hanau-Frankfurt entschlossen, also die als dringend wünschenswerth erkannte selbständige Endigung der Staatsbahnen in Frankfurt erwirkt hatte, gelangte die Frage des Umbaues der Westbahnhöfe zu einer weitern Entwickelungsstufe. Die Einführung der Staatsbahnlinie Bebra-Frankfurt in den Main-Neckarbahnhof konnte nach Lage der Verhältnisse nur eine vorläufige sein; der Nothwendigkeit einer andern endgültigen Anordnung konnte man sich auf die Dauer nicht entziehen. Zugleich drängte die schon damals von der Hessischen Ludwigsbahn geplante Erbauung der Linien Frankfurt-Limburg und Frankfurt-Mannheim auf eine baldige Lösung der Bahnhofsfrage, welche ebenso aus wirthschaftlichen Gründen wie aus Betriebsrücksichten unumgänglich geworden war.

Den ersten und entscheidenden Schritt bildete der durch Vertrag vom 26/29. Januar 1872 erfolgte staatsseitige Erwerb der Taunusbahn aus der Hand der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft. In diesem Vertrage verpflichteten sich die beiderseitigen Verwaltungen, eine Personenstation in Frankfurt zu errichten, welche nebst Grund und Boden gemeinschaftliches Eigenthum werden sollte. Dieselbe sowie die zugehörigen Güterbahnhöfe sollten nach gemeinsam aufgestellten Grundzügen durch ein in Frankfurt zu errichtendes gemeinschaftliches Büreau entworfen werden, die endgültige Feststellung des Entwurfes dagegen der Preussischen Regierung vorbehalten bleiben. Durch Gesetz vom 3. Mai 1872 wurde dieser Vertrag, welcher alle Eigenthumsverhältnisse im einzelnen regelte, und zu welchem die zuständigen Vertretungen der betheiligten Privatbahnen sowie die Grossherzoglich Hessische Regierung ihre Zustimmung schon früher gegeben hatten, seitens des Preussischen Staates genehmigt.

Es folgten nun langjährige Entwurfsarbeiten, welche, nachdem die ersten Skizzen von dem Geheimen Baurath Cramer von der Hessischen Ludwigsbahn und dem Königlich Preussischen damaligen Eisenbahn-Bauinspektor Lehwald angefertigt waren, dem derzeitigen besonderen Bauleiter, Regierungs- und Baurath Hottenrott, unterstanden. Die Beaufsichtigung dieser Arbeiten lag bis zum Jahre 1879 in den Händen der Direktion der Main-Weserbahn und wurde im Jahre 1880, bei Einführung der neuen Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung, der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt übertragen. Letzterer ist auch die Bauleitung zugewiesen, deren technischer Theil in erster Reihe dem Oberbaurath Vogel und dem Regierungs- und Baurath Hottenrott obliegt.

Es galt zunächst, die Frage zu entscheiden, ob die Anordnung eines Durchgangsbahnhofes oder diejenige einer Kopfstation zu wählen sei. Erstere hätte allerdings im Interesse des durchgehenden Verkehrs gelegen, wäre aber mit ausserordentlichen Schwierigkeiten und Kosten verbunden gewesen, indem dabei die Neuanlage eine nahezu rechtwinklige Kreuzung der bestehenden Bahnhöfe bedingt und infolge dessen umfangreiche vorläufige Anlagen zur Aufrechterhaltung des Betriebes während der Bauzeit erfordert hätte. Es wurde deshalb die Anordnung eines Kopfbahnhofes gewählt. Grundbedingungen für den Entwurf waren: Die vollständige Trennung der Personen- und Güterbahnhöfe, die Vermeidung jeder Kreuzung der Hauptgleise in Schienenhöhe und eine zweckmässige Anordnung für den Uebergangsverkehr.

Nachdem noch eine Reihe besonderer Schwierigkeiten technischer und finanzieller Natur, welche sich der Einführung der Homburger Bahn entgegengestellt hatten, durch den im Jahre 1879 erfolgten Ankauf der letzteren seitens des Preussischen Staates beseitigt waren, wurde der schliesslich aus den gemeinsamen Berathungen der betheiligten Verwaltungen her-

vorgegangene Entwurf des neuen Centralbahnhofes in demselben Jahre genehmigt und im wesentlichen der Ausführung zu Grunde gelegt. Diese erfolgt auf alleinige Rechnung der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung und der Hessischen Ludwigsbahn nach den nähern Bestimmungen eines besondern im Jahre 1880 abgeschlossenen Vertrages. Der Gesammtentwurf umfasst die Anlage eines Central-Personenbahnhofes und zweier, von einander getrennter Güterbahnhöfe nebst den zugehörigen Rangir- und Werkstättenbahnhöfen sowie den zur Einführung und Verbindung der einzelnen Bahnen anzulegenden Verbindungs- und Anschlussgleisen.

Die für die verschiedenen Bahnen (Taunus-, Frankfurt-Bebraer-, Main-Neckar-, Main-Weser-, Homburger- und Hessische Ludwigsbahn) vorzusehenden Einmündungslinien erforderten bei ihrer bedeutenden Ausdehnung und bei der Nothwendigkeit die berührten Gleise, Strassen und Wege nicht in gleicher Ebene zu kreuzen, die Bahnen vielmehr in beträchtlicher Höhe hinüber zu führen, ganz erhebliche Arbeiten. Die bedeutendsten Bauwerke sind die beiden neuen Mainbrücken, von denen die mit vier Gleisen versehene östliche für den Verkehr der Main-Neckar- und der Frankfurt-Bebraer Bahn, die zweigleisige westliche für die Hessische Ludwigsbahn bestimmt ist. Ausserdem befinden sich in diesen Linien eine Reihe mehr oder weniger bedeutender, meist mit Bogenträgern von gefälliger Form überspannter Bauwerke zur Durchführung der übersetzten Strassen, Wege und Gleise. Eine Anzahl Verbindungsgleise sind bereits im vorigen Jahre behufs Entlastung der jetzigen Güterbahnhöfe von dem Uebergangsverkehr in Betrieb genommen worden.

(Schluss folgt.)

Die Sekundärbahnen des Königreichs Sachsen.

(Fortsetzung aus No. 86 S. 911 fg.)

c) Die wichtigsten Merkmale der Sekundärbahnlokomotiven.

	normalspurige Tenderlokomotiven	schmalspurige Tenderlokomotiven	schmalspurige Fairlie-Lokomotiven		normalspurige Tenderlokomotiven	schmalspurige Tenderlokomotiven	schmalspurige Fairlie-Lokomotiven
Gesammtlänge zwischen den Buffern . . . . . . m	6,475 u. 6,520	5,63	9,20	Rostfläche . . . . . qm	0,58	0,66	1,16
				Gesammte Heizfläche „	35,69	29,72	57,78
Grösste Breite . . . . „	2,72	1,80	2,14	Siederohre . . . . Anzahl	110	108	2 × 97
Achsen . . . . . Anzahl	2	3	4	Dampfdruck . . . . Atm.	12,0	12,0	10,0
Hiervon sind gekuppelt „	2	3	2 × 2	Wasserraum . . . . cbm	2,15	1,50	2,88
Radstand . . . . . . m	2,0	1,8	5,688	Kohlenraum . . . . „	1,10	0,60	1,10
Treibraddurchmesser. mm	810	750	813	Leergewicht . . . . . t	14,25 u. 15,30	12,45	22,30
Cylinderdurchmesser . „	260	240	216	Gewicht im Dienst . . „	18,76 u. 20,10	16,00	28,90
Kolbenhub . . . . . „	400	380	355	Preis pro Stück . . . M	17500 u. 20304	16891/18200	51771

d) Mittheilungen über Bestand, Leistungen, Verbrauch und Unterhaltungskosten der Transportmittel.

Bestand im November 1885.	Normalspurige Bahnen: Pirna-Berggiesshübel	Normalspurige Bahnen: Johanngst.-Schwarzenberg	Schmalspurige Bahnen: Wilkau-Saupersdorf	Schmalspurige Bahnen: Hainsberg-Kipsdorf	Durchschnittsergebnisse aus der Gesammtheit der Staatsbahnen
Lokomotiven:			Anzahl:		
Tenderlokomotiven mit 2 Achsen	2	2	—	—	—
Tenderlokomotiven „ 3 „	—	—	2	2	—
Tenderlokomotiven „ 4 „ (Fairlie)	—	—	—	1	—
zusammen . . .	2	2	2	3	—
Pro Kilometer Bahnlänge	0,13	0,12	0,20	0,12	0,33
Lokomotiven mit 2 Treibachsen	2	2	—	—	—
Lokomotiven „ 3 „	—	—	2	2	—
Lokomotiven „ 2×2 „	—	—	—	1	—
Personenwagen:					
Wagen mit 2 Achsen	4	3	8	21	—
Wagen „ 4 „	1	—	—	2	—
zusammen . . .	5	3	8	23	—
Achsenzahl überhaupt	12	6	16	50	—
Achsenzahl pro Kilometer Bahnlänge	0,80	0,35	1,59	1,94	2,07
Plätze II. Klasse Innenraum	66	30	18	70	—
Plätze II. Klasse Plattform	25	10	9	30	—
Plätze III. „ Innenraum	186	106	110	335	—
Plätze III. „ Plattform	25	15	33	84	—
Plätze zusammen . . .	302	161	170	519	—
Plätze pro Kilometer Bahnlänge	20,24	9,29	16,92	20,16	37,55
Plätze pro Achse	25,167	26,833	16,625	10,380	18,132
Wagengewicht überhaupt . . . . Tonnen	30,48	16,75	20,13	58,98	—
Wagengewicht pro Achse . . . . „	2,54	2,79	1,26	1,18	3,82
Wagengewicht „ Platz . . . . „	0,10	0,10	0,12	0,11	0,21
Wagen mit Bremsvorrichtung	5	3	7	17	—

Bedeckte Güterwagen:					
Wagen mit 2 Achsen	—	—	8	14	—
Achsenzahl { überhaupt	—	—	16	28	—
Achsenzahl { pro Kilometer Bahnlänge	—	—	1,59	1,09	6,80
Wagengewicht { überhaupt . . . Tonnen	—	—	17,63	33,40	—
Wagengewicht { pro Achse . . . „	—	—	1,10	1,19	2,86
Wagen mit Bremsvorrichtung	—	—	7	14	—
Offene Güterwagen:					
Wagen { mit 2 Achsen	—	—	35	52	—
Wagen { „ 4 „	—	—	2	—	—
zusammen	—	—	37	52	—
Achsenzahl { überhaupt	—	—	78	104	—
Achsenzahl { pro Kilometer Bahnlänge	—	—	7,76	4,04	11,71
Wagengewicht { überhaupt . . . Tonnen	—	—	79,59	113,48	—
Wagengewicht { pro Achse . . . „	—	—	1,02	1,09	2,44
Wagen mit Bremsvorrichtung	—	—	17	39	—
Güterwagen überhaupt:	—	—	45	66	—
Achsenzahl { überhaupt	—	—	94	132	—
Achsenzahl { pro Kilometer Bahnlänge	—	—	9,35	5,13	18,51
Wagengewicht { überhaupt . . . Tonnen	—	—	97,22	146,88	—
Wagengewicht { pro Achse . . . „	—	—	1,03	1,11	2,57
Tragfähigkeit { der bedeckten Wagen . . . „	—	—	40,0	70,0	—
Tragfähigkeit { „ offenen „ . . . „	—	—	190,0	260,0	—
Tragfähigkeit { zusammen „	—	—	230,0	330,0	—
Tragfähigkeit { pro Kilometer Bahnlänge . . . „	—	—	22,89	12,82	78,54
Tragfähigkeit { „ Achse . . . „	—	—	2,45	2,50	4,24

Leistungen im Jahre 1884	Normalspurige Bahnen		Schmalspurige Bahnen		Durchschnittsergebnisse der Gesammtheit der Staatsbahnen
	Pirna-Berggiesshübel	Johanngst.-Schwarzenberg	Wilkau-Saupersdorf	Hainsberg-Kipsdorf	
der Lokomotiven					
vor Personenzügen } einschliesslich der Extrazüge { km	179	—	3	1 217	—
„ gemischten Zügen } einschliesslich der Extrazüge { „	37 697	50 568	33 257	63 586	—
„ Güterzügen } einschliesslich der Extrazüge { „	—	9	747	98	—
„ Material- und Arbeitszügen . . . „	294	—	—	—	—
zusammen . . . Zugkm	38 170	50 577	34 007	64 901	—
als Vorlegelokomotive . . . km	15	35	—	—	—
zusammen . . . Nutzkm	38 185	50 612	34 007	64 901	—
in Leerfahrten . . . km	1 718	265	156	870	—
zusammen . . . Lokomotivkm	39 903	50 877	34 163	65 771	—
im Rangirdienste (1 Stunde = 10 km Fahrt) . . . km	9 290	13 240	7 440	2 990	—
zusammen . . . Lokomotiv- und Rangirkm	49 193	64 117	41 603	68 761	—
im Reservedienste . . . Stunden	44	—	14	29	—
Lokomotivkilometer { pro Kilometer Bahnlänge	2 674	2 936	3 399	2 555	8 266
Lokomotivkilometer { „ Lokomotive	19 952	25 439	17 082	21 924	23 926
Anzahl der Wagenachsen in den { Personenzügen . . . Achsen	9,91	—	4,33	12,39	22,80
Anzahl der Wagenachsen in den { Güterzügen . . . „	—	11,00	6,45	10,88	62,58
Anzahl der Wagenachsen in den { gemischten Zügen . . . „	15,57	9,57	19,63	18,87	23,72
Anzahl der Wagenachsen in den { Material- u. Arbeitszügen „	21,39	—	—	—	22,37
Anzahl der Wagenachsen in den { Zügen überhaupt . . . „	15,59	9,57	19,34	18,74	38,03
der Wagen:					
Personenwagen . . . Achskm	218 821	169 954	310 880	658 438	—
„ für die Post . . . „	7 296	24 403	—	89	—
Postwagen . . . „	—	1 496	—	127 608	—
Güterwagen . . . „	362 770	288 173	305 672	429 158	—
„ für die Post . . . „	—	—	40 992	646	—
„ in Material- und Arbeitszügen . . . „	6 288	—	—	—	—
zusammen . . . Achskm	595 175	484 026	657 544	1 215 939	—
und zwar:					
Personenwagen . . . „	226 117	194 357	310 880	658 527	—
bedeckte Güterwagen einschliesslich Postwagen . . . „	62 798	184 402	173 123	342 172	—
offene Güterwagen . . . „	306 260	105 267	173 541	215 240	—
Verhältniss der Personen- zu den Güter- und Postwagen-Achskilometern	1 : 1,63	1 : 1,49	1 : 1,12	1 : 0,85	1 : 3,65
Pro Kilometer Bahnlänge					
Personen- } Wagenachskilometer	15 155	11 215	30 933	25 584	63 083
Güter- } Wagenachskilometer	24 736	16 715	34 494	21 655	225 212
Gesammt- } Wagenachskilometer	39 891	27 930	65 427	47 239	288 295
Wagenachskilometer pro Lokomotivnutzkilometer	15,59	9,56	19,34	18,74	36,42
Durchschnittl. Leistung jeder eigenen Personenwagenachse km	18 843	32 393	19 430	13 171	29 381
Personen pro bewegte Personenwagenachse . . . Anzahl	5,39	5,76	3,00	3,88	4,28
Anzahl der benutzten Plätze in Prozenten der bewegten Plätze	21,42	21,47	28,24	37,38	23,60
Durchschnittl. Leistung jeder eigenen Güterwagenachse km	—	—	3 688	4 223	11 486
Durchschnittliche Belastung der bewegten Güterwagen					
Tonnen pro Achse	2,24	2,00	0,85	0,94	1,81
Prozente der Tragfähigkeit	52,83	47,17	34,69	37,60	42,69

Verbrauch im Jahre 1884		Normalspurige Bahnen: Pirna-Berggiesshübel	Normalspurige Bahnen: Johanngst.-Schwarzenberg	Schmalspurige Bahnen: Wilkau-Saupersdorf	Schmalspurige Bahnen: Hainsberg-Kipsdorf	Durchschnittsergebnisse der Gesammtheit der Staatsbahnen
durch die Lokomotiven:						
Feuerungsmaterial:						
Holz zur Anfeuerung: überhaupt	cbm	3,00	3,80	9,45	12,66	—
Holz zur Anfeuerung: pro Lokomotivkilometer	„	0,000075	0,000075	0,000277	0,000192	0,000100
Holz zur Anfeuerung: „ Lokomotiv- u. Rangirkilom.	„	0,000061	0,000059	0,000227	0,000184	0,000072
Holz zur Anfeuerung: „ Nutzkilometer	„	0,000079	0,000075	0,000278	0,000195	0,000105
Steinkohlen: überhaupt	t	279,05*)	416,35	219,75	441,55	—
Steinkohlen: pro Lokomotivkilometer	kg	6,993	8,183	6,432	6,713	11,429
Steinkohlen: „ Lokomotiv- und Rangirkilometer	„	5,673	6,494	5,282	6,422	8,259
Steinkohlen: „ Nutzkilometer	„	7,308	8,226	6,462	6,803	11,990
Steinkohlen: „ Wagenachskilometer	„	0,469	0,860	0,334	0,363	0,329
Brennmaterialienkosten: überhaupt	ℳ	2 579,32	3 852,40	2 054,56	4 108,51	—
Brennmaterialienkosten: pro Lokomotivkilometer	₰	6,464	7,572	6,014	6,247	10,464
Brennmaterialienkosten: „ Lokomotiv- u. Rangirkilometer	„	5,243	6,008	4,938	5,975	7,562
Brennmaterialienkosten: „ Nutzkilometer	„	6,755	7,612	6,042	6,330	10,978
Brennmaterialienkosten: „ Wagenachskilometer	„	0,4334	0,7959	0,3125	0,3379	0,3015
Durchschnittspreis: pro Kubikmeter Holz	ℳ	2,87	2,85	2,86	2,86	2,85
Durchschnittspreis: „ Tonne Steinkohlen	„	9,22	9,23	9,23	9,22	9,21
Durchschnittspreis: „ „ Braunkohlen	„	4,94	—	—	—	4,92
Durchschnittspreis: „ „ Kohlen, red. auf Steink.	„	9,21	9,23	9,23	9,22	9,13
Schmiermaterial:						
Material: überhaupt	kg	578,69	873,75	224,15	1 187,00	—
Material: pro Lokomotivkilometer	„	0,0145	0,0172	0,0066	0,0180	0,0159
Material: „ Lokomotiv- und Rangirkilometer	„	0,0118	0,0136	0,0054	0,0173	0,0115
Material: „ Nutzkilometer	„	0,0152	0,0173	0,0066	0,0183	0,0167
Material: „ Wagenachskilometer	„	0,000972	0,001805	0,000341	0,000976	0,000457
Geldwerth: überhaupt	ℳ	273,71	412,55	96,15	373,78	—
Geldwerth: pro Lokomotivkilometer	₰	0,686	0,811	0,281	0,568	0,704
Geldwerth: „ Lokomotiv- und Rangirkilometer	„	0,556	0,643	0,231	0,544	0,509
Geldwerth: „ Nutzkilometer	„	0,717	0,815	0,283	0,576	0,739
Geldwerth: „ Wagenachskilometer	„	0,0460	0,0852	0,0146	0,0307	0,0203
durch die Wagen:						
Schmiermaterial: überhaupt	kg	135,02	109,80	118,45	582,00	—
Schmiermaterial: pro Wagenachskilometer	„	0,000227	0,000227	0,000180	0,000479	0,000227
Geldwerth: überhaupt	ℳ	41,29	33,43	35,66	181,40	—
Geldwerth: pro Wagenachskilometer	₰	0,00694	0,00691	0,00542	0,01492	0,00625
durch die Züge:						
Beleuchtungskosten: überhaupt	ℳ	147,11	191,78	123,76	193,73	—
Beleuchtungskosten: pro Zugkilometer	₰	0,385	0,379	0,364	0,299	0,648
Heizungskosten: überhaupt	ℳ	155,10	170,69	—**)	144,55	—
Heizungskosten: pro Personenwagen-Achskilometer	₰	0,0686	0,0878	—	0,0220	0,0150

Unterhaltungskosten im Jahre 1884		Normalspurige Bahnen: Pirna-Berggiesshübel	Normalspurige Bahnen: Johanngst.-Schwarzenberg	Schmalspurige Bahnen: Wilkau-Saupersdorf	Schmalspurige Bahnen: Hainsberg-Kipsdorf	Durchschnittsergebnisse der Gesammtheit der Staatsbahnen
der Lokomotiven	ℳ	1 172,56	4 306,81	2 001,79	5 082,36	—
Durchschnittlich pro Lokomotive	„	586,28	2 153,41	1 000,90	1 694,12	2 620,30
Durchschnittlich pro Lokomotivkilometer	₰	2,939	8,465	5,860	7,727	10,952
Durchschnittlich pro Lokomotiv- und Rangirkilometer	„	2,384	6,717	4,812	7,391	7,920
Durchschnittlich pro Nutzkilometer	„	3,071	8,509	5,886	7,831	11,496
Durchschnittlich pro Wagenachskilometer	„	0,1970	0,8898	0,3044	0,4180	0,3150
der Personenwagen	ℳ	1 414,23	704,84	696,58	1 197,42	—
Durchschnittlich pro Personenwagenachse	„	117,85	117,47	43,54	23,95	144,47
Durchschnittlich pro Platz	„	4,68	4,38	4,10	2,31	7,97
Durchschnittlich pro Personen-Wagenachskilometer	₰	0,6254	0,3627	0,2241	0,1818	0,4917
der Güterwagen	ℳ	769,23†)	603,76†)	1 579,10	2 213,29	—
Durchschnittlich pro Güterwagenachse	„	—	—	16,80	16,77	31,06
Durchschnittlich pro 5 t Tragfähigkeit	„	—	—	34,33	33,53	36,59
Durchschnittlich pro Güter-Wagenachskilometer	₰	0,2084	0,2084	0,4555	0,3971	0,2704

e) Die Lastenbewegung im Jahre 1884.

Ein wichtiges Ergebniss im Eisenbahnbetriebe bildet die Zusammenwirkung der sogenannten todten Last mit der Nutzlast. Hierüber werden in folgendem einige Nachweise gegeben.

---

*) Einschliesslich 5,50 t Braunkohlen = 3,30 t Steinkohlen.

**) Die Heizung der Wagen erfolgte erst vom Jahre 1885 ab.

†) Reparaturkostenantheile für die von der Hauptbahn benutzten Wagen.

Die bewegte Bruttolast betrug in Tonnenkilometern

	auf den Linien: Pirna-Berggiesshübel	Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg	Wilkau-Saupersdorf	Hainsberg-Kipsdorf	Durchschnittsergebniss der Staatsbahnen überhaupt
überhaupt:					
a) exkl. Lokomotivgewicht	2 415 241	1 977 039	1 089 525	2 013 955	—
b) inkl. Lokomotivgewicht	3 101 972	2 920 807	1 586 938	2 971 581	—
durchschnittlich von b:					
pro Kilometer Bahnlänge	207 907	168 541	157 904	115 446	1 663 141
pro Nutzkilometer	81,24	57,71	46,67	45,79	210,37

Mit Ausschluss des Lokomotivgewichts berechnen sich die Zuggewichte durchschnittlich auf jedes Kilometer Bahnlänge wie folgt:

bei	auf eine Länge von Kilometern	an Taralast: der Personenwagen	der Güterwagen: bedeckte	der Güterwagen: offene	zusammen Taralast	an Nutzlast: der Personen	der Güter	zusammen Nutzlast	Lasten überhaupt
		Tonnen							
Pirna-Berggiesshübel	14,92	38 494	12 038	50 085	100 617	5 933	55 329	61 262	161 879
Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg	17,33	31 290	30 432	14 821	76 543	4 239	33 300	37 539	114 082
Wilkau-Saupersdorf	10,05	38 976	18 949	17 613	75 538	6 955	25 917	32 872	108 410
Hainsberg-Kipsdorf	25,74	30 189	15 819	9 115	55 123	7 441	15 679	23 120	78 243
Gesammtdurchschnitt der Staatsbahnen	2 182,92	244 968	341 242	274 349	860 559	20 174	391 117	411 291	1 271 850

Zur Beurtheilung des Mischungsverhältnisses der einzelnen Zuggewichte ist der Werth der vorstehenden absoluten Zahlen in Prozenten ausgedrückt.

bei	Taralast: der Personenwagen	der Güterwagen: bedeckte	der Güterwagen: offene	überhaupt	Nutzlast: der Personen	der Güter	überhaupt
	Prozente						
Pirna-Berggiesshübel	23,78	7,44	30,94	62,16	3,66	34,18	37,84
		38,38					
Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg	27,43	26,67	12,99	67,09	3,72	29,19	32,91
		39,66					
Wilkau-Saupersdorf	35,95	17,48	16,25	69,68	6,41	23,91	30,32
		33,73					
Hainsberg-Kipsdorf	38,58	20,22	11,65	70,45	9,51	20,04	29,55
		31,87					
Gesammtdurchschnitt der Staatsbahnen	19,26	26,83	21,57	67,66	1,59	30,75	32,34
		48,40					

Das Verhältniss des durchschnittlichen Kohlenverbrauchs zur Lastenbewegung ist folgendes:

Kohlenverbrauch pro 1 Tonne	Pirna-Berggiesshübel	Johanngeorgenstadt-Schwarzenbrg.	Wilkau-Saupersdorf	Hainsberg-Kipsdorf	Staatsbahnen
Bruttolast inkl. Lokomotivgewicht . . kg	0,090	0,143	0,138	0,149	0,057
Bruttolast exkl. Lokomotivgewicht . . kg	0,116	0,211	0,202	0,219	0,075
Nutzlast „	0,305	0,640	0,665	0,742	0,230

V. Administrative Organisation der Sächsischen Sekundärbahnen.

Wie beim Bau so waren auch bei der administrativen Einrichtung der Sächsischen Sekundärbahnen vor allem die Rücksichten der Sparsamkeit massgebend. Dies zeigt sich nicht nur in den Verkehrseinrichtungen, welche — wie beispielsweise der Fahrplan, das Billetwesen und die Wagenklassen-Abstufung — vorzugsweise dem Publikum gegenüber zur Erscheinung kommen, sondern auch im internen Dienst, wo sowohl bezüglich des Beamtenetats, als auch rücksichtlich des Expedirungswesens von vornherein ganz erhebliche Reduktionen und Vereinfachungen stattgefunden haben.

a) Organisation im allgemeinen.

Die Organisation des Dienstes im allgemeinen weicht vielfach von den bei den Staatseisenbahnen sonst bestehenden Einrichtungen ab. So ist zunächst die unmittelbare Betriebsleitung der Sekundärbahnen im eigentlichen Sinne — d. h. also der Linien Pirna-Berggiesshübel, Schwarzenberg-Johanngeorgenstadt und der im Betriebe befindlichen sechs Schmalspurbahnen — von derjenigen der übrigen Staatsbahnlinien getrennt worden. Denn während bei den Linien mit normalem Betriebe meist schon infolge ihrer räumlichen Ausdehnung sowie der grösseren Komplizirtheit der Verkehrsgestaltung die scharfe Abgrenzung der einzelnen Betriebsbranchen nicht zu umgehen ist, erschien bei den Sekundärbahnen die thunlichste Konzentration der einzelnen Dienstzweige aus geschäftlichen und wirthschaftlichen Gründen gleich wünschenswerth. Dabei war in erster Reihe der Gedanke massgebend, dass bei den Sekundärbahnen die strenge Individualisirung der Betriebsmanipulationen nach den lokalen Verhältnissen und Erfordernissen unbedingt nothwendig sei. Diese Individualisirung kann aber nur dann erreicht werden, wenn demjenigen Organe, dem die Betriebsleitung in erster Linie zusteht, eine gewisse Freiheit und Selbständigkeit in seinen Massnahmen gewahrt bleibt. Gerade bei den Sekundärbahnen, wo es gilt, mit möglichst wenig Mitteln möglichst viel zu erreichen, muss die Thätigkeit des Betriebsleiters einen vorzugsweise kombinirenden, ausgleichenden Charakter haben, denn es ist seine Aufgabe, den stetig wechselnden Bedürfnissen der einzelnen Verkehrszweige durch eine möglichst umsichtige, dem konkreten Fall angepasste Vertheilung der vorhandenen Arbeits- und Betriebsmittel zu entsprechen, und durch die Schnelligkeit und Zweckmässigkeit seiner Dispositionen im einzelnen Falle die beschränkte ökonomische und betriebliche Ausrüstung der Bahn thunlichst vergessen zu lassen.

Von diesen Gesichtspunkten aus erschien es aber zweckmässig, den vielgliedrigen Verwaltungsorganismus, der für das ausgedehnte und verkehrsreiche Hauptbahnnetz des Königreichs Sachsen besteht, auf die Linien der neuen Gattung keine Anwendung finden zu lassen und denselben namentlich auch in Beziehung auf den sonst vorgeschriebenen Instanzenzug eine

exemte Stellung einzuräumen. Infolge dessen ist die Verwaltung einer jeden Sekundärlinie e i n e m Beamten — dem Bahnverwalter — übertragen worden, der unmittelbar der Generaldirektion der Staatseisenbahnen unterstellt ist und die gesammte Exekutive des Dienstes unter eigener Vertretung wahrzunehmen hat. Diese Kombinirung erstreckt sich indess nur auf die rein exekutiven Seiten des Betriebs, also vorzugsweise auf das Transport- und Stationswesen, sowie auf die Leitung der Bahnunterhaltung, während dagegen die Funktionen der Kontrolverwaltung sowie die in das Bereich der Buchhalterei, des Verkehrsbüreaus und der Hauptkasse einschlagenden Geschäfte auch rücksichtlich der Sekundärbahnen von den hierzu überhaupt berufenen Ressortverwaltungsstellen wahrzunehmen sind.*) Danach hat der Bahnverwalter in seiner Eigenschaft als Betriebsleiter der Sekundärbahn im wesentlichen dieselben Geschäfte zu besorgen, wie solche bezüglich der Sächsischen Hauptbahnlinien den Betriebs-Oberinspektionen, den Ingenieurbüreaus und bez. der Transport-Oberinspektion zufallen. Er hat nicht nur die dienstliche Aufsicht über das an der Sekundärbahn angestellte Stations-, Fahr- und Bahnbewachungs-Personal zu führen, sondern namentlich auch das gesammte Transportwesen zu leiten und zu diesem Behufe auch alle auf das Wagenwesen bezüglichen Dispositionen zu treffen.

Im M a s c h i n e n w e s e n ist dem Bahnverwalter gleichfalls in erster Instanz und zwar sowohl in technischer als auch in disziplineller Beziehung die dienstliche Aufsicht übertragen. Da ihm indess in wichtigeren Fällen die erforderliche Fachkenntniss in der Regel mangeln wird, so ist er angewiesen, sich in allen solchen Angelegenheiten mit der Maschinen-Oberinspektion der Hauptbahnen, bezw. was die Unterhaltung der Transportmittel anlangt, mit der in Chemnitz befindlichen Maschinen-Hauptverwaltung ins Einvernehmen zu setzen und von dort aus die erforderlichen Anweisungen einzuholen. Auch werden dem Bahnverwalter alle auf das Maschinen- und Wagenwesen bezüglichen Instruktionen und Verfügungen allgemeiner Natur von der Maschinen-Oberinspektion zugefertigt, worauf alsdann die Anweisung und Verständigung des Maschinenpersonals der Sekundärbahn durch den Bahnverwalter, als dessen nächsten dienstlichen Vorgesetzten, erfolgt. Ebenso gelten auch die allgemeinen Vorschriften wegen der periodischen Revision der Transportmittel für die Maschinen und Wagen der Sekundärbahnen; diese Revisionen werden von den hierzu überhaupt berufenen technischen Organen vorgenommen.

Für die Stellung der Bahnverwalter wird neben technischer Befähigung eine gründliche Ausbildung im Betriebsdienste erfordert. Sie beziehen ein Einkommen, das sich — einschliesslich des Reiseaufwandäquivalentes und des Bekleidungsgeldes — je nach den Dienstaltersstufen zwischen 2 650 und 3 200 ℳ bewegt und rangiren in der 9. Bekleidungsklasse der Sächsischen Staats-Eisenbahnbeamten (mit Stationsvorständen II.—IV. Klasse, Billeteuren, Eisenbahnassistenten I. Klasse, Oberschaffnern I. Klasse u. s. w.).

b) S t a t i o n s d i e n s t.

Der Stationsdienst der Sekundärbahnen wird nur auf den wichtigeren Verkehrsstellen durch besondere Stationsbeamte besorgt, auf den minder frequenten Haltestellen dagegen — soweit dies im einzelnen Fall angängig — durch Privatpersonen.

Auf der wichtigsten Station — und zwar ist dies in der Regel zugleich diejenige, von welcher der Betrieb der Sekundärbahn ausgeht — wird der Dienst vom Bahnverwalter besorgt, welcher insofern neben seiner Stellung als Betriebsleiter auch die Funktion des Stationsvorstandes wahrzunehmen hat. Er untersteht in dieser Eigenschaft allen Vorschriften und Bestimmungen, die für den Stationsdienst im allgemeinen erlassen sind und ist namentlich auch, was das Buchungswesen, die Stations-Kassenführung und die Materialverwaltung betrifft, an die allgemeinen Instruktionen gebunden. Dabei sind ihm zu seiner Unterstützung bezw. Vertretung je nach Bedarf eine oder zwei Hilfskräfte — Diätisten oder Expeditionshilfsarbeiter ohne Beamtenqualität — beigegeben, die unter seiner Leitung und Verantwortlichkeit die speziellen Geschäfte des Personen- und Güterwesens besorgen.

Auf den übrigen Verkehrsstellen der Sekundärbahnen wird, soweit auf diesen Beamte überhaupt vorhanden sind, der Dienst durch sogenannte Haltestellenaufseher besorgt, welche ebenso wie das sonstige Personal der Sekundärbahn dem Bahnverwalter dienstlich unterstellt sind. Diese Beamten rangiren mit Eisenbahnassistenten II. und III. Klasse, Bahnmeistern, Bodenmeistern, Lokomotivführern und Oberschaffnern II. Klasse und beziehen ein Diensteinkommen, welches sich einschliesslich der Nebenbezüge von etwa 1 150 bis auf etwa 1 700 ℳ pro Jahr steigert. Hilfskräfte für den Expeditionsdienst sind auf diesen Verkehrsstellen in der Regel nicht vorhanden, nur für den Güterbodendienst sowie zur Besorgung der groben Stationsarbeiten wird dem Haltestellen-Aufseher in der Regel ein sogenannter Güterboden-Arbeiter beigegeben.

Der Stationsdienst auf den Anschlussstationen — wo die Sekundärbahn mit der Hauptbahn zusammentrifft — wird ausschliesslich von den Organen der Hauptbahn besorgt, welche sich mit dem Bahnverwalter der Sekundärbahn in fortlaufendem Einvernehmen zu erhalten haben.

Auf den für Güter- und Personenverkehr eingerichteten Haltestellen der Sekundärbahnen, wo keine Beamten vorhanden sind, wird der Dienst — wie erwähnt — durch Privatleute besorgt, welche dieses Geschäft v e r t r a g s m ä s s i g übernommen haben und als Entschädigung dafür gewisse, weiter unten näher zu behandelnde Gebührensätze beziehen. Die Zahl der bei den Sächsischen Sekundärbahnen auf diese Weise bedienten Haltestellen ist verhältnissmässig gross; von den 52 gemischten Verkehrsstellen der in Frage kommenden acht Linien werden 18 von Beamten, 34 aber von solchen, als G ü t e r a g e n t e n bezeichneten Privatpersonen verwaltet.

Die Güteragenten sind vorwiegend Wirthe, Gewerbtreibende und Kommunalbeamte, die in der Nähe der Haltestelle wohnen und die Besorgung des Agenturdienstes als Nebenbeschäftigung übernommen haben. Sie haben die Stationsanlagen in Ordnung zu erhalten und sich während der Stunden, wo Züge auf der Haltestelle verkehren, dort einzufinden und das Ein- und Ausladen der Stückgüter zu besorgen, sowie ausserdem beim Wagenan- und Absetzen und beim Weichenstellen hilfreiche Hand zu leisten. Die den Güteragenten obliegenden Expeditionsarbeiten im Güterwesen werden in Abschnitt VI sub 4 des Nähern behandelt werden; die hierfür geltenden Vorschriften sind in einer besonderen, den Güteragenten ertheilten Geschäftsanweisung zusammengestellt. Für die Bezahlung der Frachtgelder und Spesen für alle auf der Haltestelle angekommenen und aufgegebenen Güter ist der Güteragent der Staats-Eisenbahnverwaltung gegenüber verantwortlich. Die Ablieferung der Gelder an den Bahnverwalter, oder an die hierfür bestimmte Güterexpeditionskasse erfolgt alltäglich, die Abrechnung und Ausgleichung mit dieser Kassenstelle aber in der Regel in Zeiträumen von zehn zu zehn Tagen. Bei Wagenbedarf, in Beschwerde- und Reklamationsfällen, sowie bei etwaigen sonstigen aussergewöhnlichen Fragen hat sich der Güteragent instruktionsgemäss an den vorgesetzten Bahnverwalter zu wenden und von dort Verhaltungsmassregeln für den einzelnen Fall einzuholen. Jeder Güteragent hat bei der Staatseisenbahn-Hauptkasse eine entsprechende Kaution — 100 bis 300 ℳ — zu hinterlegen. Für die Vertragsaufkündigung ist eine dreimonatliche Frist festgesetzt; die Staatsbahnverwaltung kann ausserdem ihre Zusicherungen ohne weiteres dann widerrufen, wenn sich dies aus eisenbahnbetrieblichen Rücksichten erforderlich macht oder der Güteragent seinen Verpflichtungen nicht nachkommt.

Eine Vergütung wird dem Güteragenten für die ihm obliegenden Geschäfte s e i t e n s d e r S t a a t s - E i s e n b a h n v e r w a l t u n g nicht gewährt. Demselben ist aber gestattet, von den Versendern der auf der Haltestelle zur Beförderung aufgegebenen und den Empfängern der dort eingehenden Sendungen neben den tarifmässigen Sätzen eine Gebühr einzuheben, welche in der Regel für Wagenladungen bis zu 5 000 kg Gewicht 1 ℳ, für Stückgutsendungen aber 0,05 ℳ für je 100 kg Gewicht — angefangene 100 kg für voll gerechnet — beträgt.

Ihre Rechtfertigung findet diese Gebühr, welche ausschliesslich dem Güteragenten zu Gute kommt, darin, dass der Verkehr der in dieser Weise verwalteten Haltestellen an sich nicht gross genug ist, um die Errichtung besonderer Verkehrsstellen mit eigenen Beamten u. s. w. gerechtfertigt erscheinen zu lassen. Mithin können für derartige kleine Verkehrsplätze Haltestellen nur dann in Frage kommen, wenn sich die Interessenten zur wenigstens antheiligen Uebertragung des durch den Bestand der Haltestellen verursachten Aufwandes bereit finden lassen und diese Uebertragung soll durch die an die Güteragenten zu zahlende Gebühr herbeigeführt werden.

---

*) A n m e r k u n g.

Das K o n t r o l b ü r e a u der Sächsischen Staatsbahnen prüft die von den Billet- und Gepäckexpeditionen erhobenen Gebühren nach Massgabe der Tarife und bearbeitet die Unterlage für die Jahresrechnung betreffs der Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr.

Das V e r k e h r s b ü r e a u bearbeitet die Gütertarife, führt die allgemeine Aufsicht über die Bedienung des Güterverkehrs und erörtert diesbezügliche Beschwerden und Reklamationen.

Die H a u p t b u c h h a l t e r e i führt Buch und Rechnung über den gesammten Betrieb der Staatsbahnen, prüft alle Ausgaben vor deren Zahlung auf ihre rechnerische und verfassungsmässige Richtigkeit und kontrolirt die Einhaltung der auf Einhebung und Zahlung von Geldern bezüglichen Anweisungen.

Die H a u p t k a s s e hat den gesammten Geldverkehr der Staatseisenbahnen zu besorgen. In sie fliessen alle Einnahmen aus dem Güter-, Personen- und Gepäckverkehr, aus Veräusserungen u. s. w.; ebenso werden aus derselben alle Ausgaben bestritten.

Ausser den von Güteragenten verwalteten, für den Güter- und Personenverkehr eingerichteten, Haltestellen der Sekundärbahn gibt es auf den einzelnen Linien noch Verkehrsstellen, welche nur für den Personenverkehr eingerichtet sind. Dieselben sind nur mit kleinen offenen Wartehallen von Holzfachwerk ausgerüstet. Dienstpersonal ist auf solchen Haltestellen, deren Zahl bei den jetzt in Betrieb befindlichen Sekundärbahnen insgesammt fünfzehn beträgt, überhaupt nicht vorhanden.

c) Zugdienst

1. im allgemeinen.

Der Zugdienst regelt sich nach dem für jede Sekundärbahn massgebenden Fahrplan. Dabei ist die Zahl der täglichen Zugverbindungen auf der einzelnen Linie genau dem vorhandenen Verkehrsbedürfnisse angepasst worden. Auch wird auf der Mehrzahl der Sekundärbahnlinien zwischen dem Sommer- und Winterfahrplan unterschieden, insofern, als im Interesse des Personenverkehrs die Zahl der täglichen Zugverbindungen während des Sommerhalbjahres entsprechend vermehrt wird.

Auf den zur Zeit im Betrieb befindlichen Sekundärbahnen verkehren zur Zeit als fahrplanmässige Züge in jeder Richtung

	während des Winterhalbjahres	während des Sommerhalbjahres
1. auf der Linie Pirna-Berggiesshübel	3	4 Züge
2. „ „ „ Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg	4	4 „
3. „ „ „ Wilkau-Saupersdorf	5*)	5**) „
4. „ „ „ Hainsberg-Kipsdorf	3	4 „
5. „ „ „ Radebeul-Radeburg	3	4 „
6. „ „ „ Oschatz-Mügeln-Döbeln	4	4 „
7. „ „ „ Klotzsche-Königsbrück	3	3 „
8. „ „ „ Zittau-Reichenau	4†)	4†) „

Sämmtliche Sekundärbahnzüge verkehren als gemischte Züge, d. h. sie dienen der Personen- und Güterbeförderung. Separate Personenzüge werden in vereinzelten Fällen, z. B. bei Jahrmärkten u. s. w. eingelegt. Besondere Güterzüge kommen auf den Sekundärbahnen blos ausnahmsweise zu Zeiten besonderer Verkehrssteigerungen vor.

Nur auf der Strecke Mügeln-Döbeln der Oschatz-Döbelner Sekundärbahn machen die bedeutenden Rübentransporte nach der in Grossbauchlitz bei Döbeln gelegenen Aktien-Zuckerfabrik für die Monate September bis Dezember die Einlegung besonderer Rübenextrazüge nöthig.

Die Fahrgeschwindigkeit ist für die einzelne Sekundärbahnlinie zunächst nach den lokalen Verhältnissen bemessen worden. Dieselbe beträgt 15 bis 20 km pro Stunde, je nachdem frequente Bahnübergänge oder solche, deren örtliche Lage besondere Vorsicht erfordert, vorhanden sind. Hiernach ergeben sich für die einzelnen Sekundärbahnen folgende Geschwindigkeiten:

Pirna-Berggiesshübel	20 km	pro Stunde
Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg	15 bez. 20 „	
Wilkau-Saupersdorf	15 „	
Hainsberg-Kipsdorf	15 bez. 20 „	
Oschatz-Döbeln	15 „ 20 „	
Radebeul-Radeburg	20 „	
Klotzsche-Königsbrück	20 „	
Zittau-Markersdorf	12 bez. 17,5 „	

Dagegen beträgt die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit der Kurierzüge auf den Hauptbahnen 56,5 km, die der reinen Personenzüge 45,5 km und die der gemischten Züge 33,0 km pro Stunde.

2. Zugbegleitungsdienst.

Das Zugbegleitungspersonal der einzelnen Sekundärbahn besteht in der Regel aus einem zugführenden Schaffner und einem Bremser. Der zugführende Schaffner besitzt Beamteneigenschaft und wird meist aus den zugbegleitenden Schaffnern der Hauptbahn ausgewählt. Dagegen steht der Bremser im Tagelohn. Die Dienstfunktionen des Schaffners sind vielseitig; neben dem eigentlichen Zugführerdienste hat er die Billet- und Gepäckabfertigung auf den Haltestellen vorzunehmen, das Billetkupiergeschäft während der Fahrt zu besorgen und — soweit es seine Zeit erlaubt — sich auch an dem Ein- und Ausladen der Stückgüter auf den Verkehrsstellen der Sekundärbahn zu betheiligen.

Auch liegt ihm auf den Haltestellen ohne Stationsbeamten die Weichenbedienung — in Gemeinschaft mit dem Güteragenten — ob. Hiernach vereinigt der Zugführer — im Vergleich zu dem Betriebsdienste auf den Hauptbahnen — die Funktion des Billeteurs, des Gepäckexpedienten, des Billetschaffners, des Zugführers, des Kofferträgers, sowie des Weichenstellers in einer Person. Er wird bei Ausübung dieser Dienstgeschäfte unterstützt von dem ihm beigegebenen, gleichzeitig als Wagenwärter fungirenden Bremser und kann auch, soweit dies im einzelnen Falle nöthig, das Maschinenpersonal zur Beistandsleistung heranziehen.

*) bezw. an 3 Tagen der Woche 6. **) bezw. 6.
†) hiervon verkehren 2 Züge bis Markersdorf.

Das Diensteinkommen des zugführenden Schaffners beträgt im Durchschnitt etwa 1100 *M.* jährlich; er erhält ausserdem die üblichen Kilometergelder (als Entschädigung für den Aufwand während der Fahrt) und für den Billetverkauf ein Zählgeld im Betrag von 1 Prozent der Einnahme.

Im allgemeinen wird daran festgehalten, dass die Gesammtdienstzeit des Sekundärbahn-Zugführers und des Bremsers die auch für die Hauptbahnen angenommene Maximaldienstdauer nicht übersteigt. Hiernach regelt sich auch die Zahl der dienstfreien Tage für den einzelnen Bediensteten. Gewöhnlich erfolgt die Ablösung des Personals nach jedesmaliger Dienstleistung von zwei oder drei Tagen und zwar wird auf denjenigen Sekundärbahnlinien, wo nur eine Fahrdienstsektion vorhanden ist, das Ablösungspersonal von der Hauptbahn — unter Verschreibung des Aufwandes auf das Konto der Sekundärbahn — gestellt. Dieses Ablösungskommando wird in der Regel für jede einzelne Linie aus demselben Personale gebildet; dies geschieht, um den Bediensteten Gelegenheit zu geben, sich mit den eigenartigen Verhältnissen des Sekundärbahndienstes vertraut zu machen. Ausser den regulären Ablösungskommandos machen sich zu Zeiten lebhafteren Verkehrs auf den frequenteren Sekundärbahnlinien nicht selten ausserordentliche Verstärkungskommandos nothwendig; diese werden auf Antrag des Bahnverwalters von der nächstgelegenen Fahrdienststation der Hauptbahn gestellt.

Die Kontrolirung des billetverkaufenden Zugführers liegt in erster Reihe dem Bahnverwalter ob; derselbe hat zu diesem Behuf häufige Billetrevisionen in den Zügen selbst — und zwar entweder auf freier Strecke oder nach Ankunft der Züge auf den Verkehrsstellen — vorzunehmen und das Ergebniss dieser Revisionen in monatlichen Rapporten an die Generaldirektion einzuberichten. Unterstützt wird der Bahnverwalter in dieser Funktion von den ihm untergeordneten Haltestellenaufsehern sowie von dem Vorstande der Anschlussstation.

3. Zugförderungsdienst.

Der Lokomotivführerdienst auf den Sekundärbahnen ist Reservefübrern (geprüfte Feuermänner) übertragen. Dieselben werden in der Regel aus dem jüngeren Personale der Hauptbahnen entnommen und kehren zum Hauptbahnbetriebe zurück, sobald sie ihrer Anciennität nach zu Lokomotivführern zu befördern sind. Ihr Einkommen beträgt, ausschliesslich der üblichen Kilometergelder, der Ersparnissprämien und des Bekleidungszuschusses, 1 200—1 260 *M.* pro Jahr.

Dem Lokomotivführer ist ein Feuermann beigegeben, der ihn in allen Funktionen zu unterstützen und sich auf den Stationen beim Ein- und Ausladen der Stückgüter sowie beim An- und Abschieben von Wagen zu betheiligen hat. Zu dieser Funktion werden verpflichtete, im Tagelohn stehende Maschinenputzer verwendet, welche auch in letzterer Eigenschaft thätig sein müssen. Ihr Einkommen beträgt einschliesslich der Nebenbezüge durchschnittlich etwa 1 050 *M.* pro Jahr.

Der Dienst und die durchschnittliche Dienstdauer ist auf den Sekundärbahnlinien je nach der Zahl und Lage der Züge etwas verschieden; im allgemeinen gelten hierfür die nämlichen Grundsätze, wie beim Zugbegleitungspersonal.

Die Kohlen für die Maschinen werden ausschliesslich auf den Anschlussstationen entnommen; zu diesem Zwecke sind daselbst kleinere Kohlenschuppen errichtet worden, soweit diese Stationen nicht schon in ihrer Eigenschaft als Maschinenstationen für den Hauptbahndienst mit derartigen Einrichtungen versehen waren.

Maschinenhäuser befinden sich auf denjenigen Verkehrsstellen der Sekundärbahnen, von welchen aus der Betrieb geht, ausserdem aber auch auf den Anschlussstationen. Die Wasserbeschaffung in die Cisternen geschieht meist durch die Lokomotive selbst vermittelst aufgestellter Ejektoren, welche pro Stunde etwa 25 bis 30 cbm Wasser liefern, so dass der geringe Wasserbedarf von 6 bis 10 cbm pro Tag und Maschine innerhalb kurzer Zeit zu beschaffen ist. An einigen Orten sind auch Wasserleitungen von höher belegenen Quellen aus hergestellt worden.

Kleinere Reparaturen an den Betriebsmitteln der Sekundärbahnen werden an Ort und Stelle ausgeführt. Zu diesem Behufe befinden sich in den Heizhäusern der Anschlussstationen kleine Werkstätten, welche jedoch nicht ständig, sondern nur im Bedarfsfalle mit Arbeiterpersonal aus der nächst belegenen Hauptbahnwerkstätte besetzt sind. Zur Vornahme von grösseren Reparaturen werden die Betriebsmittel der Schmalspurbahnen — unter Verwendung normalspuriger, besonders dazu einge-

richteter Transportwagen — der nächsten Bezirks- oder der Hauptwerkstätte (in Chemnitz) zugeführt.

d) Bahnunterhaltungsdienst.

Die Beaufsichtigung des Bahnunterhaltungsdienstes liegt — wie bereits im Eingange dieses Abschnittes erwähnt — dem Bahnverwalter ob. Derselbe hat hiernach im allgemeinen die nämlichen Funktionen wahrzunehmen, wie solche auf den Hauptbahnlinien den Abtheilungsingenieuren zufallen, als:

a) die Unterhaltung und Beaufsichtigung der Bahn sammt Zubehör an Kunst- und Hochbauten, Oberbau, Wegeanlagen u. s. w.,
b) die Beaufsichtigung der Bahn hinsichtlich der bestehenden Betriebs- und bahnpolizeilichen Vorschriften,
c) die Beaufsichtigung und bestmögliche Ausnutzung des Grundeigenthums,
d) die Anfertigung der Bahnunterhaltungsvoranschläge,
e) die Beschaffung der Materialien,
f) die Führung der Material- und Inventarbücher und
g) die Anfertigung der Zahlungsbelege.

Auch in seiner Eigenschaft als Leiter der Bahnunterhaltung steht der Bahnverwalter unmittelbar unter der Generaldirektion der Staatseisenbahnen; dies schliesst jedoch nicht aus, dass — namentlich wenn grössere Reparaturen an der Strecke oder an den Stationsanlagen nothwendig geworden sind — mitunter auch der der Sekundärbahn zunächst stationirte Abtheilungsingenieur der Hauptbahn für den einzelnen Fall mit Ausführung der bezüglichen Arbeiten beauftragt wird. Ebenso steht die gesammte Anschlussstation einschliesslich der dort befindlichen Sekundärbahnanlagen unter der technischen Aufsicht des zuständigen Hauptbahningenieurs.

Die periodischen Bahnrevisionen werden auch auf den Sekundärbahnen von den hierzu überhaupt berufenen Aufsichtsorganen vorgenommen.

Die unmittelbaren Geschäfte der Bahnunterhaltung werden auf den Sekundärbahnen — wie auf den Hauptbahnlinien — von Bahnwärtern besorgt. Diese Beamten haben unter der Leitung des — gleichzeitig auch als Bahnmeister fungirenden — Bahnverwalters den Streckenrevisionsdienst zu besorgen, ausserdem müssen sie sich aber auch mit den eigentlichen Bahnunterhaltungsarbeiten beschäftigen, damit die Annahme besonderer Streckenarbeiter thunlichst eingeschränkt werden kann. Sie beziehen je nach der Dienstaltersstufe einen Gehalt von 756 bis 888 ℳ und ausserdem die übliche Bekleidungsgebühr, sowie ein Dienstaufwandsäquivalent in Höhe von 60 ℳ pro Jahr. Die im einzelnen Falle zur Verwendung kommenden Streckenarbeiter sind dem Bahnwärter, welcher als Vorarbeiter fungirt, dienstlich unterstellt.

Dienstwohnungen für die Bahnwärter sind auf den Sekundärbahnen in der Regel nicht vorhanden; die Wärter haben deshalb in den der Bahn zunächst gelegenen Ortschaften Unterkommen zu suchen.

Die durchschnittliche Streckenlänge des Bahnwärters auf der Sekundärbahn beträgt 4,7 km, während dieselbe auf den Hauptbahnen — je nachdem der Wärter noch Nebenfunktionen wie Haltestellen- oder Schlagdienst zu besorgen hat — zwischen 1 und 2,5 km differirt.

Uebergangsbewachung ist auf den Sekundärbahnen, wie schon erwähnt, nicht vorhanden. Bei der Annäherung des Zuges an die Niveauübergänge hat der Maschinenführer — in Gemässheit des § 21 der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung — das Läutewerk der Lokomotive in Thätigkeit zu setzen und darin bis nach Passiren des Wegeüberganges zu erhalten. Auch besteht für diejenigen Uebergänge, welche von den Zügen aus nur in kurzer Entfernung zu übersehen sind, noch die besondere Einrichtung, dass die Züge an der betreffenden Stelle auf kurze Zeit zum Halten zu bringen sind und ihre Fahrt erst dann wieder fortsetzen, wenn sich ein Hinderniss nicht zeigt.

Das Betreten der Bahnanlagen seitens des Publikums ist nur an den zur Ueberfahrt und zum Uebergang bestimmten Stellen gestattet.

e) Güterumladung.

Die Umladung der von den schmalspurigen Eisenbahnlinien auf die Normalbahnen oder umgekehrt von den Normalbahnen auf die Schmalspurbahnen übergehenden Güter erfolgt auf den Anschlussstationen theils durch Organe der Eisenbahnverwaltung selbst, theils durch hierfür angenommene Unternehmer, welche dieses Geschäft gegen Gewährung entsprechender Akkordsätze (pro Wagenladung bezw. pro 100 kg Stückgut) vertragsmässig übernommen und unter Aufsicht der betreffenden Stationsverwaltung zu besorgen haben. In den bezüglichen Verträgen verpflichtet sich der Unternehmer, jederzeit die nöthige Anzahl Arbeiter zu stellen, damit die täglich vorliegende Arbeit in den vorgeschriebenen Arbeitsstunden bezw. in den von der Stationsverwaltung bestimmten Zeiten erledigt werden kann. Er ist auch gehalten, im Bedarfsfalle und auf Erfordern der Stationsverwaltung zu aussergewöhnlichen Zeiten, namentlich während der Nachtstunden, arbeiten zu lassen, ohne deshalb eine höhere Vergütung als die ihm überhaupt zugebilligte beanspruchen zu können. Kommt der Unternehmer diesen Verpflichtungen nicht nach, so ist die Stationsverwaltung berechtigt, die nöthigen Arbeitskräfte auf seine Kosten zu beschaffen und ihm den dadurch erwachsenen Aufwand an den ihm zukommenden Vergütungsbeträgen zu kürzen. Das Mass und die Reihenfolge der täglich zu leistenden Arbeit bestimmt die Stationsverwaltung. Dabei hat sich der Unternehmer verbindlich zu machen, Arbeiter, welche nach dem Urtheile der Stationsverwaltung gegen die Ordnung verstossen oder aus sonstigen Gründen als ungeeignet anzusehen sind, auf Verlangen sofort aus der Arbeit zu entlassen. Ausserdem ist der Unternehmer für seine Person und zugleich für seine Leute dafür haftbar, dass die zur Behandlung kommenden Güter und Betriebsmaterialien pfleglich behandelt werden. Er hat für Verlust und Beschädigungen aufzukommen, die durch ihn oder seine Leute infolge unpfleglicher Behandlung, mangelhafter, unrichtiger oder unterlassener Aus- und Einladung oder sonst durch mangelhafte Erfüllung seiner vertragsmässigen Obliegenheiten für die Eisenbahnverwaltung entstehen. Insbesondere hat er auch für alle Verluste und Beschädigungen von Gütern einzustehen, welche in der Zwischenzeit von dem Uebergange in seine Behandlung bis zur Wiederablieferung eintreten oder von ihm bezw. von seinen Leuten nicht sofort bei Uebernahme der betreffenden Güter der Stationsverwaltung angezeigt werden.

Die Aufschreibung der zur Behandlung kommenden Transportmassen erfolgt täglich nach dem wirklichen Gewicht auf Grund der Frachtkarten gemeinschaftlich vom Stationsvorstande und dem Akkordunternehmer. Die hiermit gewonnene Nachweisung wird nach Ablauf einer bestimmten Zeit abgeschlossen und das sich ergebende Gewichtsquantum der Gebührenberechnung zu Grunde gelegt.

Die zur Umladung erforderlichen Ausrüstungsgegenstände, als Ketten, Hebebäume und dergleichen sind vom Unternehmer zu beschaffen; dagegen hat die Eisenbahnverwaltung für Stellung der erforderlichen Krahnvorrichtung zu sorgen.

Zur Sicherung der Eisenbahnverwaltung für alle vom Unternehmer übernommenen Verpflichtungen hat letzterer eine entsprechende Kaution bei der Staatseisenbahn-Hauptkasse zu hinterlegen.

(Fortsetzung folgt.)

Aus dem Deutschen Reich.

Zur Verstaatlichung Preussischer Privatbahnen.

In unserem letzten Berichte über den zeitigen Stand der Verstaatlichungsangelegenheit der Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft (S. 934 No. 88 d. Ztg.) hatten wir zum Schluss erwähnt, dass der Militärfiskus als Vorbesitzer der Berliner Grundstücke dieser Bahn das Recht habe, dieselben im Falle ihres Verkaufes zum Ueberlassungspreise zurück zu erwerben. Dieses Recht ist durch das Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 begründet. Daselbst heisst es in den §§ 16, 17 und 18 u. a.: „Hat die Gesellschaft ein (nach § 8) der Expropriation unterworfenes Grundstück, sei es durch Expropriation oder durch freien Vertrag erworben, so soll für dasselbe ein Anspruch sowohl auf Wiederkauf, als auf Vorkauf eintreten, wenn in der Folge entweder die Anlage dieser Eisenbahn aufgegeben oder das Grundstück zu ihren Zwecken entbehrlich wird. Den Anspruch auf Wiederkauf und Vorkauf hat der zeitige Eigenthümer des durch den ursprünglichen Erwerb verkleinerten Grundstücks. Bei dem Wiederkauf zahlt der Eigenthümer den ursprünglichen Kaufpreis, nach Abzug der durch die bisherige Benutzung in dem Grundstück entstandenen Werthsverminderung."

Für die zum 30. d. Mts. einberufene neue Generalversammlung ist im übrigen seitens eines Aktionärs noch der Antrag: „Die Staatsofferte nur unter der Bedingung zu genehmigen, dass den Inhabern der Dividendenscheine für die Stamm-Prioritätsaktien, auch auf die Zeit vor dem 1. April 1886, eine Abfindung für die ihnen garantirten Rechte gewährt werde", eingebracht worden.

Wie wir aus ausführlicheren Mittheilungen über den Verlauf der auf S. 934 dieser Zeitung bereits kurz erwähnten Generalversammlung der Ostpreussischen Südbahn-Gesellschaft v. 6. d. Mts. entnehmen, hat die von dem Regierungskommissar abgegebene Erklärung, dass die Konversion der Prioritäten seitens der Regierung nicht bewilligt werden würde, zu einer lebhaften Erörterung Veranlassung gegeben. Herr Rechtsanwalt Goldschmidt glaubte die Rechtsgültigkeit einer solchen Ablehnung bezweifeln zu müssen und beleuchtete die Nachtheile, welche der Gesellschaft aus dieser Verweigerung, sowie aus dem Umstande, dass von den Aufsichtsrechten, welche die Regierung dem Unternehmen gegen-

über nach dem Eisenbahngesetze besitze, diejenigen rein aktienrechtlicher Natur durch die heutige Aktien-Gesetzgebung hinfällig geworden seien, entstehen könnten. Zu diesen nicht mehr bestehenden Aufsichtsrechten gehöre auch die Genehmigung der Emission von Anleihen, und wenn diese Genehmigung zwar für die Ausgabe von Inhaberpapieren, die ein Privilegium bedingen, nothwendig sei und man bedauern müsse, dass es der Regierung gerade jetzt, wo sie die Bahn erwerben wolle, nicht gestatte, ein solches Privilegium zu ertheilen, so wäre man doch in keiner Weise behindert, auf Namen lautende Obligationen zu emittiren, die mit Blankogiro versehen, in Umlauf gesetzt werden könnten. Er erwähne dies alles nur, um klar zu legen, dass die Aktionäre bei weiterer dauernder Versagung der Konversion leicht wohl in der Lage wären, zu überlegen, in welcher Weise sie die ihnen hieraus erwachsenden Nachtheile mehr oder weniger zu beseitigen vermöchten. Es wurde hierauf einstimmig die Konversion der Prioritäten in Gemässheit der vorliegenden Anträge beschlossen.

In einem der „Voss. Ztg." zugegangenen Berichte über diese Generalversammlung wird behauptet, dass seitens der Aktionäre die Befugniss an den Aufsichtsrath und die gewählte Kommission zu weiteren Unterhandlungen mit der Regierung nur deshalb ertheilt worden sei, „um der Regierung eine goldene Brücke zu bauen." Eine Annahme des Regierungsgebots sei damit keineswegs ausgesprochen. Seitens der bisherigen Majorität der Aktionäre werde ohne eine angemessene Erhöhung des Gebotes für die Stammaktien an die Hingabe der Bahn nicht gedacht, und ohne den Antrag Simon (Ernennung der Kommission) würde die Ablehnung des Regierungsangebotes mit sehr grosser Majorität bereits erfolgt sein. — Inwieweit diese, sehr selbstbewusst klingende Mittheilung thatsächlich begründet ist, oder ob dieselbe vielleicht mehr als ein Versuch, „Stimmung zu machen", betrachtet werden darf, muss zunächst dahingestellt bleiben. Zu erwähnen ist übrigens noch, dass nach dem seitens der Direktion verlesenen Entwurfe zu dem Vertrage mit der Regierung den Direktionsmitgliedern je 200 000 *M.* und den Mitgliedern des Aufsichtsrathes je 20 000 *M.* als Abfindung gewährt werden sollen.

In der am 9. d. Mts. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der M a r i e n b u r g - M l a w k a e r E i s e n b a h n waren nur 11 633 Stimmen vertreten; dieselbe war daher beschlussunfähig. Seitens des Staatskommissars wurde auch in dieser Versammlung die bekannte Erklärung abgegeben, dass Anträge, welche eine Erhöhung des Kaufpreises bezweckten, einer Ablehnung des staatlichen Anerbietens gleich erachtet werden würden. Für die Verstaatlichung auf Grund des Regierungsangebotes sprachen sich nur 211 Stimmen aus. Die neue Generalversammlung, welche nunmehr ohne Rücksicht auf die Anzahl der vertretenen Aktien ihre Entscheidung treffen kann, ist zum 3. Dezember d. J. anberaumt worden. Angeblich sollen Bestimmungen der Statuten einer frühzeitigeren Einberufung der Versammlung entgegen gestanden haben. Da jedoch das Angebot der Regierung nur bis Ende dieses Monats Gültigkeitsdauer hat, so darf wohl angenommen werden, dass die Staatsregierung sich mit der Wahl dieses Termines ausdrücklich einverstanden erklärt haben wird.

Wie der „Frkf. Ztg." mitgetheilt ist, soll die Diskonto-Gesellschaft, welche zu der Generalversammlung vom 9. d. Mts. 5 439 Aktien angemeldet hatte, auf derselben aber nicht vertreten war, auf Befragen zu erkennen gegeben haben, dass sie sich zu denjenigen Aktionären stelle, welche das Angebot der Regierung gegenüber der bisherigen Durchschnittsrentabilität und der bisherigen Entwickelung der Bahn zwar für ungünstig halten, aber für den Fall der Ablehnung das Unternehmen der Gefahr einer erheblichen Verschlechterung ausgesetzt glauben. Dasselbe Blatt meldet, ein Brüsseler Aktionär der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahngesellschaft, welcher 60 000 *M.* Aktien derselben besitze, werde gegen die Verstaatlichung durch Notar Protest erheben lassen und fördere andere Aktionäre auf, dasselbe zu thun.

Zu der auf den 21. d. Mts. anberaumten ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der N o r d h a u s e n - E r f u r t e r E i s e n b a h n g e s e l l s c h a f t ist der Direktion folgender Antrag zugegangen: Es möge die Generalversammlung beschliessen: 1. die jetzige Offerte des Staates abzulehnen, 2. eine Staatsofferte nur anzunehmen, wenn anstatt der im § 4 bei a) des Entwurfs angebotenen Abfindung, wonach für je sieben Stammaktien à 300 *M.* Staatsschuldverschreibungen der $3^1/_2$ pCt. konsolidirten Anleihe zum Nominalwerthe von Siebenhundertundfünfzig Mark mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1887 gewährt werden sollen, den Inhabern der Stammaktien für je sieben dergleichen à 300 *M.* Staatsschuldverschreibungen der $3^1/_2$ pCt. konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von Neunhundert Mark mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1887 als Abfindung von der Königlich Preussischen Staatsregierung gewährt werden.

Eröffnung von Neubaustrecken für den Wagenladungsverkehr.

Seitens des Preussischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten sind die Königlichen Eisenbahndirektionen angewiesen, solche Bahnstrecken, deren Eröffnung von vornherein für die Herbstmonate in Aussicht genommen ist, soweit irgend angängig, bis zum 1. Oktober des betreffenden Jahres fertig zu stellen, damit wenigstens der Betrieb für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet werden kann. Den im Herbst bei Beginn der Abfuhr der landwirthschaftlichen Erzeugnisse in der Regel vorkommenden Anträgen, auf Neubaustrecken die Beförderung von Wagenladungsgütern schon vor der Betriebseröffnung zu gestatten, soll nicht mehr Folge gegeben werden. Es kann nur in Frage kommen, ob etwa nach dem Stande der Bauarbeiten und nach vorschriftsmässiger landespolizeilicher Prüfung eine theilweise Eröffnung des Betriebes für den Güterverkehr in Wagenladungen, unter Umständen mit Beschränkung auf gewisse Massengüter, zulässig und im öffentlichen Interesse nothwendig erscheint.

Personalnachrichten, Preussen.

Den Regierungs- und Bauräthen B a c h m a n n, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin, R a m p o l d t, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Hannover, H a r d t, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg, und S t e e g m a n n, Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts in Kattowitz, ist der Charakter als Geheimer Regierungsrath verliehen.

Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn.

Einer in der „H. B.-H." enthaltenen längeren Erörterung über die Betriebsverhältnisse der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn entnehmen wir die folgenden, einigermassen pessimistisch klingenden Angaben: Einen umfangreichen Bestandtheil des Verkehrs der Franzbahn bilden Zuckertransporte, die von den verschiedenen Zuckerfabriken bisher über diese Bahn nach Hamburg — Bestimmungsort Magdeburg — befördert wurden, und zwar auf ihrer ganzen Linie via Kleinen nach Lübeck bis Wandsbek (Zollverschluss). Jetzt hat sich eine völlige Verschiebung darin vollzogen; Danzig und Stettin haben im laufenden Jahre sehr an Bedeutung für den Zuckerverkehr gewonnen und die Folge davon ist, dass der Zucker nun dorthin und nicht mehr ausschliesslich nach Magdeburg ausgeführt wird. Während die Franzbahn für die Beförderung des Zuckers nach Hamburg (Zollverschluss Wandsbek) früher 60 *₰* — jetzt 55 *₰* — für den Centner berechnete, geht derselbe jetzt auf dem Landwege über Neubrandenburg für 39 *₰* für den Centner oder durch den Malchiner Kanal zu Wasser nach Stettin, von wo aus ein sehr billiger Seetarif von 30 *₰* für den Centner nach Amerika berechnet wird. Aber nicht allein diese seewärts bestimmten Transporte werden von Stettin aus versandt; auch die für Magdeburg bestimmten Transporte wurden in der letzten Zeit zum lebhaften Bedauern der Franzbahn von Stettin aus verschifft, da die Wasserfracht sich so erheblich verbilligt hat. Es sind in der letzten Zeit ungefähr 10 000 Ctr. auf diese Weise nach Magdeburg befördert worden. Indem also die Friedrich - Franzbahn hierdurch einen erheblichen Verkehrsverlust zu beklagen hat, tritt noch hinzu, dass auch ein Theil der Bedürfnisse der Zuckerfabriken einen anderen Weg als bisher einschlägt. So erhält zum Beispiel die Zuckerfabrik Dahme, welche ihre verschiedenen nothwendigen Bedürfnisse durch die Friedrich-Franzbahn über Malchin bezog, ihre Schlesischen Kohlen und einen Theil der Rüben durch die Lloydlinie über Neustrelitz - Waren - Vollrathsruh. Eine weitere Schmälerung des Verkehrs der Franzbahn wird durch den so sehr gesunkenen Preis der Kartoffeln herbeigeführt. Wenn auch die Kartoffelernte in diesem Jahre eine gute war, so ist die Preisstellung jedoch eine solche, dass die Ausfuhr nach England und Holland nur schlecht lohnt. Für die nächsten Monate kommt noch in Betracht, dass in Mecklenburg die Zuckerrübenernte in diesem Jahr eine verhältnissmässig schlechte war. Die Kampagne dauert, entgegen dem Vorjahre, in welchem sie bis in den Februar hinein währte, dieses Jahr nur bis Mitte Dezember. Auch die Viehtransporte haben aus einem natürlichen Grunde — der schlechten Futterernte wegen — eine Verminderung erfahren und veranlassen dadurch weitere Verkehrsausfälle.

Die Darstellung behauptet schliesslich, dass auch nach dem Bau der projektirten 12 km langen Bahn Schwaan-Güstrow der Lloydlinie Berlin-Neustrelitz-Rostock die kürzeste bleibt.

Ob diese sehr dunkel gefärbte Auffassung über die gegenwärtigen und zukünftigen Verhältnisse des Unternehmens im vollen Umfange als berechtigt anzuerkennen ist, darüber kann man füglich zweifelhaft sein. In dem Wettbewerbe von Verkehrsstrassen sind bisweilen so überaus zahlreiche, durch die gegebenen Umstände bedingte Verhältnisse zu berücksichtigen, und es kommt nur darauf an, die letzteren klar zu erfassen und auszunutzen. Dass beispielsweise in solchen Fällen die kürzere

Verbindung nicht stets in der Lage ist — selbst unter Beachtung der allgemeinsten volkswirthschaftlichen Regeln — die längere aus dem Felde zu schlagen, ist doch eine so offenkundige Thatsache, dass wir uns an dieser Stelle weiterer Ausführungen hierüber wohl enthalten dürfen.

Eröffnung der Lokalbahn Landsberg-Schongau.

Am 16. d. Mts. wird die der Betriebsleitung Schongau (Oberbayern) unterstellte Lokalbahn Landsberg-Schongau, 28,713 Kilometer lang, mit dem Halteplatz Ellighofen, den Haltestellen: Unterdiessen, Asch-Leeder, Denklingen, Kinsau, Hohenfurch und der Station Schongau dem allgemeinen Verkehr übergeben, nachdem bereits seit einiger Zeit diese Strecke dem provisorischen Verkehre zugänglich gemacht war. Die Billetabgabe und Gepäckabfertigung im Lokalbahnverkehr erfolgt im Zuge durch den Kondukteur. Eine direkte Billetausgabe (in II. und III. Klasse) und Gepäckabfertigung von der Lokalbahn nach den Stationen der übrigen Staatsbahnlinien und umgekehrt findet nicht statt. Auf der Haltestelle Kinsau wird die Güterabfertigung durch eine Agentur auf Dienstvertrag besorgt. An Sonn- und Feiertagen wird der Güterverkehr auf dieser Bahn vollständig eingestellt. Die neue Lokalbahn wurde in die Klasse der Bahnen untergeordneter Bedeutung eingereiht. Von Landsberg gehen 2 Züge ab: 8.55 Vormittags und 7.20 Abends und von Schongau 5.25 Morgens und 1.30 Nachmittags. Die Fahrzeit beträgt 1 Stunde 40 Minuten.

Bevorstehende Eröffnung der Lokalbahn Erlangen-Gräfenberg.

Am 8. d. Mts. hat die offizielle Probefahrt auf der 28,21 km langen Lokalbahn Erlangen-Gräfenberg stattgefunden und wird dieselbe am 22. d. Mts. dem allgemeinen Verkehr übergeben werden.

Eisenbahnen auf Rügen.

Kürzlich hat in Bergen eine Sitzung des Kreistages des Kreises Rügen stattgefunden, auf deren Tagesordnung u. a. die Berathung und Beschlussfassung über die unentgeltliche Hergabe des Grund und Bodens etc. für den Fall des staatsseitigen Ausbaus der beiden Eisenbahnlinien von Bergen über Sagard nach Sassnitz und von Bergen über Putbus nach Lauterbach stand. Von dem Kreisdeputirten Herrn Platen-Ventz wurde beantragt, zugleich mit dem Beschlusse über den vorliegenden Antrag des Kreisausschusses als eine Resolution des Kreistags den Wunsch auszusprechen, dass die Staatsregierung auch die Bahn Bergen-Wittower Fähre demnächst ausbauen möge. Aus dem Berichte des Vorsitzenden ist noch hervorzuheben, dass der Fürst zu Putbus und Herr v. Hansemann bereit sind, das von ihren Besitzungen zu dem Bahnbau erforderliche Land unentgeltlich herzugeben und dass die Gemeinden Sagard, Crampas und Sassnitz Geldbeiträge zu dem nöthigen Grunderwerb zugesichert haben. Der Antrag des Kreisausschusses, sowie die vorgeschlagene Resolution wurden mit grosser Majorität angenommen. Nach einer Nachricht der „Strals. Ztg." hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten die Königliche Eisenbahndirektion in Berlin mit den Vorarbeiten für eine Sekundärbahn von Bergen über Putbus nach Lauterbach beauftragt.

Hessische Ludwigsbahn.

Der Magistrat und die Handelskammer zu Frankfurt a. M. hatten sich im Interesse der Hessischen Ludwigsbahn an den Preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten mit der Bitte gewandt, die allgemeine Einrichtung des direkten Verkehrs zwischen Preussischen Staatsbahnstationen und dem neuen Güterbahnhof der Hessischen Ludwigsbahn in Frankfurt a. M. zu genehmigen, da ein solcher direkter Verkehr nur vereinzelt besteht. Dem Gesuch ist indessen, wie dem „Deutsch. Tagebl." aus Frankfurt mitgetheilt ist, nicht Folge gegeben worden, da nach dem Ergebniss der angestellten Prüfungen sich herausgestellt habe, dass die Anlagen auf den älteren mit direkten Tarifen im weitesten Umfange versehenen Frankfurter Bahnhöfen der Staatsbahnen und der Main-Neckarbahn für den Güterverkehr noch ausreichen. Da für den neuen Bahnhof der Hessischen Ludwigsbahn bereits eine Anzahl direkter Tarife besteht, könnte dem Verlangen auf Herstellung weiterer neuer Tarife in jedem einzelnen Falle nur dann entsprochen werden, wenn ein öffentliches Verkehrsbedürfniss hierfür nachgewiesen werden kann.

Waldbahn im Kreise Landsberg.

Ueber die für den Kreis Landsberg (a/W.) in Aussicht genommene Waldbahn wird dem Vernehmen nach dem am 30. d. Mts. zusammentretenden Kreistage eine Vorlage unterbreitet werden. An die Genehmigung der Benutzung der Kreischaussee zwischen Liebenow und Vietzer Ablage für Waldbahnzwecke wird die Bedingung geknüpft, dass den betheiligten Besitzern die Benutzung des Bahngleises zur Beförderung von Holz und Steinen unter angemessenen Bedingungen gestattet werde.

Strassenbahn in Forst.

In Forst (Mark Brandenburg) wird die Ausführung einer Strassenbahn geplant. Die Regierung hat den Magistrat der Stadt auch bereits ermächtigt, die Konzession zu dem Bau nach eigenem Ermessen ohne Einholung von Anweisungen höheren Orts zu ertheilen. Neuerdings verlauten jedoch bedauerliche Zweifel über die Durchführbarkeit des Projektes, da viele Fabrikanten mit Rücksicht auf die angeblich hohen Kosten für die besonderen Anschlüsse an ihre Fabriken zunächst ihre Betheiligung an der Anlage abgelehnt haben sollen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 4921 vom 6. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für das Vereins-Statut, betreffend Abänderung der Ausführungsbestimmungen zu dem Uebereinkommen über die Vereins-Abrechnungsstelle (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 4934 vom 10. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 4961 vom 13. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für die Vereins-Zeitung, betreffend Personalverhältnisse (abgesandt am 15. d. Mts.).

Aus Sachsen.

Schienensubmission.

Ein viel gelesenes Dresdener Blatt reproduzirt die von uns neulich in No. 86 dieser Zeitung S. 915 über die Submission auf den Schienenbedarf der Sächsischen Staats-Eisenbahnverwaltung gebrachte Notiz — wonach zwei Deutsche Werke die Lieferung zu den von der Belgischen Firma John Cockerill gebotenen Preisen erhalten und letztere daraufhin den Anspruch erhoben hat, wenigstens einen Theil der Lieferung für 1887 zu erhalten — mit folgender, übrigens mit dieser Notiz keineswegs in Widerspruch stehenden und allenthalben auch unseren Anschauungen entsprechenden Bemerkung: „So weit die Deutsche Vereinszeitung. Wenn es hiernach den Anschein gewinnen möchte, als wenn die Sächsische resp. Deutsche Industrie zu Gunsten der ausländischen gedrückt werden sollte, so ist dem nicht so. In Wahrheit haben die Deutschen Bahnen seit Jahren im Verhältniss zum Weltmarkt die Schienen viel zu theuer bezahlen müssen. Es ist Thatsache, dass Schienen von Deutschen Werken nach Italien ganz wesentlich billiger geliefert worden sind, als an die Bahnen des Inlandes, weil die oben erwähnte Koalition der inländischen Eisenwerke jede Konkurrenz ausschloss. Diese Verhältnisse haben auch in Preussen bereits zur Vergebung von Lieferungen an ausländische Werke geführt."

Schönberg-Hirschberg.

Ueber den Bau und Betrieb der normalspurigen Bahn Schönberg-Hirschberg und der schmalspurigen Zweigbahn Gottengrün-Lobenstein, Linien, welche beiderseits dazu bestimmt sind, das sogenannte Reussische Oberland mit dem Netz der Sächsischen Staatsbahnen zu verbinden, — die Station Schönberg liegt an der Leipzig-Hofer Staatsbahnlinie westlich von Plauen — hatten die Staatsregierungen von Sachsen und Reuss-Gera, wie wir dies bereits in No. 9 dieses Blattes S. 111 und No. 20 S. 251 erwähnten, ein Abkommen getroffen, wonach die Sächsische Staats-Eisenbahnverwaltung den Bau, soweit er nichtsächsisches Gebiet berührt, auf Kosten der Reussischen Regierung ausführen und sodann den Betrieb gegen Gewährung eines Pachtzinses, der für die ersten 5 Jahre auf 1 und bzl. 2 Prozent des von der Reussischen Regierung aufzuwendenden Anlagekapitals normirt ist, übernehmen soll. Nachdem beide Kammern der Sächsischen Landesvertretung zu diesem Vertrag ihre Zustimmung ausgesprochen, wird die Reussische Regierung denselben nunmehr dem Vernehmen nach auch dem Reussischen Landtag zur Genehmigung vorlegen und es ist wohl nicht zweifelhaft, dass auch diese Körperschaft den für die Reussischen Landesinteressen so vortheilhaften Vertrag gutheissen wird. Der Pachtzins für die Betriebsüberlassung soll übrigens nach Ablauf der ersten 5 Jahre und weiter alle 5 Jahre nach Massgabe des wirklich erzielten Reinertrages festgestellt werden.

Aus der Schweiz.

Verstaatlichung der Nordostbahn.

In der Schweiz steht neuerdings die schon lange erörterte Frage der Verstaatlichung der Eisenbahnen in dem Vordergrund des Interesses. Auf den Antrag des Eisenbahndepartements hat der Bundesrath sich damit einverstanden erklärt, mit der Nordostbahn in Verhandlungen über den Ankauf derselben durch den Staat einzutreten, und mit der Führung dieser Geschäfte sind die Vorstände des Eisenbahn-, des Finanz- und des Justizdepartements beauftragt. In dem betreffenden Bundesrathsbeschlusse heisst es: „Das Eisenbahndepartement, welchem zu diesem Zweck zwei weitere Mitglieder des Bundesraths beigegeben werden, wird ermächtigt, mit der Direktion der Nordostbahn über den Ankauf dieser Linie in Unterhandlung zu treten. Bei der Bestimmung des Preises, welche von dem wirklichen Werthe der Bahn ausgehen soll, haben die Delegirten, unter Berücksichtigung der Folgen, welche für den Bund aus dem Eigenthum und dem Betrieb der Bahn, sowie aus den künftigen, im Hinblick auf das öffentliche Interesse zu befriedigenden Anforderungen des Verkehrs hervorgehen können, dafür zu sorgen, dass der Bund durch die Uebernahme jedenfalls keinen finanziellen Schaden erleide. Die Delegirten werden angewiesen, sich gleichzeitig mit der Ordnung der Verhältnisse der Moratoriumslinien zu befassen."

Wie Schweizerische Blätter mittheilen, sei die Bundesregierung in der Lage und auch gewillt, ihre Bedingungen, welche nicht für unbillig gehalten werden, der Nordostbahn im Bedarfsfalle aufzunöthigen. Im übrigen nimmt man an, dass es nicht auf den Erwerb der Nordostbahn allein, sondern auf die Verstaatlichung aller Bahnen — insbesondere der Westbahn, deren Ankauf mit dem Durchstich des Simplon im Zusammenhang stehen soll — abgesehen sei.

Die Verhandlungen mit der Nordostbahn sind bereits eingeleitet. Zu bemerken ist noch, dass nach einer von einem angesehenen Mitgliede der Bankkreise herrührenden Darlegung der rechnungsmässige Werth der Nordost-Stammaktien auf je 220,54 Frcs. beziffert wird, wobei die Moratoriumsentschädigung in der Annahme, eine Abfindung werde durch aus den Betriebsüberschüssen zu entnehmende Jahresbeträge verrechnet werden, unberücksichtigt geblieben ist.

Internationales Eisenbahn-Frachtrecht.

Aus Bern wird mitgetheilt: „Nachdem auch die Delegirten Deutschlands das Schlussprotokoll der dritten Konferenz behufs Ausarbeitung eines internationalen Eisenbahn-Frachtrechts unterzeichnet haben, ist nunmehr ein Ersuchen an die Regierungen von Belgien, Deutschland, Frankreich, Holland, Italien, Luxemburg und Oesterreich-Ungarn ergangen, die vorgesehenen Massnahmen eintreten zu lassen, damit die Einladung zur Bezeichnung der Delegirten erfolgen könne, welche die festgestellten Entwürfe in ein definitives Uebereinkommen festzusetzen haben."

Simplonbahn.

Die in der Angelegenheit der Simplonbahn von der internationalen Konferenz ernannte Sachverständigenkommission hat die Veröffentlichung ihres Berichts für Mitte November in Aussicht gestellt.

Gotthardbahn.

Die Direktion will sich verpflichten, innerhalb einer Frist von 12 Jahren die ganze Linie zweigleisig auszubauen, sofern ihr der Bund für den Finanzausweis der nördlichen Zufahrtslinien: Luzern-Immensee und Zug-Goldau eine Fristverlängerung gewährt. Die Arbeiten für den zweigleisigen Ausbau der Linie wären sofort zu beginnen und es würden hierfür im ersten Jahre ½ Million und in den folgenden Jahren je 1 Million Francs zu verwenden sein. Nach den ersten 5 Jahren sollen alle grossen Tunnels auf die Breite der zweiten Spur erweitert sein, dann sollen diejenigen Abtheilungen fertiggestellt werden, auf welchen der Bestand des Doppelgleises Verkehrserleichterungen verschaffen kann. — Nachdem der Bundesrath den Plänen für die Reparaturwerkstätte in Bellinzona seine Genehmigung ertheilt hat, werden die bezüglichen Arbeiten sofort in Angriff genommen.

Zürichsee-Gotthardbahn.

Das baldige Zustandekommen der Eisenbahn Pfäffikon-Goldau, welche den Zürichsee mit der Gotthardbahn verbinden würde, und welcher für den Verkehr der letzteren eine hohe Bedeutung beigemessen wird, soll als gesichert zu betrachten sein, da die Finanzirung derselben sich günstig gestaltet. Man vermuthet, dass die Gotthardbahn den Betrieb der neuen Linie übernehmen wird.

Japanische Eisenbahnen.

Dem Umstande, dass seitens der Verwaltungen der Japanischen Staats- und Privatbahnen genaue Angaben über die von denselben betriebenen Linien nicht veröffentlicht werden, ist es zuzuschreiben, dass über die letzteren bisher nur allgemeine Mittheilungen*) bekannt geworden sind. Die nachstehenden Angaben aus einem der Französischen Regierung erstatteten, mit Ende März 1885 abschliessenden Berichte über diese Bahnen dürften daher auf einiges Interesse Anspruch erheben.

Die Entstehung des Japanischen Bahnnetzes, von welchem im Jahre 1885 426 km im Betriebe und 436 km im Bau waren, gehört der neuesten Zeit an. Erst im Jahre 1868 wurde dem Plane, dem Lande eine grosse, Yedo und Kioto (die alte und die neue Hauptstadt) mit Yokohama und Isourouga (einer bedeutenden, an der westlichen Seite der Insel Nipon gelegenen Stadt) verbindende Eisenbahn zu geben, ernstlich näher getreten. Zu diesem Behufe wurde seitens der Japanischen Regierung beschlossen, in London eine erste Anleihe von 25 Millionen Francs aufzunehmen; doch wurde sie durch Schwierigkeiten aller Art, welche dieser für das Land neuen Unternehmung entgegentraten, veranlasst, zunächst auf die Durchführung des ganzen Planes zu verzichten und nur die Tokio und Yokohama verbindende Strecke von 29 km Länge herstellen zu lassen.

Der Bau dieser anfänglich eingleisig angelegten Bahn begann 1870 und wurde 1872 vollendet; das zweite Gleis wurde erst im Jahre 1880 verlegt. Die Spurweite beträgt 1,067 m; dieselbe ist auch bei allen übrigen Bahnen Japans (mit Ausnahme der im Bau befindlichen Bahn von Osaka nach Sakai) zur Anwendung gebracht worden.

Bauliche Schwierigkeiten waren nur in geringem Umfange vorhanden, weil das von der Bahn durchschnittene Gelände ziemlich eben ist. An bemerkenswerthen Kunstbauten ist nur eine Brücke über den Rokongo bei Nagasaki zu erwähnen, welche 30 Oeffnungen, 6 von 30,48 m und 24 von 13,41 m Spannung hat. Die Anlagekosten beliefen sich auf 535 000 Frcs. für das Kilometer, eine im Verhältniss zu den Kosten der später erbauten Linien äusserst hohe Summe.

Anfänglich bezog man die Oberbau-Materialien und die Betriebsmittel aus England; seit einigen Jahren wird indessen mit Ausnahme der Lokomotiven, Räder, Achsen und Buffer sämmtliches Material in den nationalen Werkstätten von Schinbasi hergestellt.

Die ersten Japanischen Eisenbahnen sind für Rechnung des Staates durch Englische Unternehmer gebaut worden; gegenwärtig lässt sowohl die Regierung wie auch die mittlerweile entstandene Gesellschaft der Japanischen Eisenbahnen den Bau durch eigene Ingenieure ausführen, welche meistens aus der Ingenieurschule von Tokio hervorgehen.

Die zweite, dem Verkehre übergebene Bahn führt von Kobé nach Osaka und Adjikava. Dieselbe wurde am 1. Dezember 1874 eröffnet. Ihre Länge beträgt 35 km; die Anlagekosten belaufen sich auf 640 000 Frcs. für das Kilometer. An Kunstbauten sind auf dieser Linie 3 Tunnels von insgesammt 228 m Länge und mehr als 200 Brücken und Ueberführungen vorhanden; die wichtigste 363 m lange Brücke führt über den Mukogawa.

Eine weitere, die Verlängerung der letzterwähnten Linie bildende Strecke Osaka-Kioto, von welcher das Kilometer 324 000 Frcs. gekostet hat, ist im Jahre 1876 eröffnet worden. Die Reststrecke Kioto-Otsou endlich vermittelt die direkte Verbindung zwischen den Städten Kobé, Osaka, Kioto und dem See Biva.

Die Endstation Otsou besitzt einen guten Hafen und die erforderlichen Anlagen zur Be- und Entladung der Handelsfahrzeuge, welche zwischen den am See belegenen Ortschaften verkehren. Nur die Strecke Kioto-Otsou hat sehr starke Steigungen (1:40). Der Betrieb auf derselben erforderte daher kräftige Maschinen, welche aus England bezogen sind.

Eine andere Strecke verbindet die Stadt Tsourouga mit dem am Japanischen Meere belegenen Septou, mit dem See Bima und mit der Stadt Ogaki.

Die Insel Yéso besass bisher nur eine Bahnlinie, welche von dem Hafen Temiya oder Otorounai ausgeht, die Stadt Sapporo berührt und in dem bedeutenden Centralkohlengebiet von Poronai mündet.

Die Japanische Eisenbahngesellschaft, deren Kapital 100 Millionen Francs beträgt, hat in den Jahren 1882/85 etwa 123 km Bahnen erbaut und seit dem 21. Oktober 1883 den Betrieb auf der Strecke Tokio-Nagasaki-Mayebaski, für welche die Regierung eine Zinsgarantie leistet, übernommen. Am

*) Vergleiche Seite 10, 285, 688, 1133 des Jahrgangs 1884, ferner Seite 913 und 1221 des Jahrgangs 1885 dieser Zeitung.

31. Dezember 1884 betrugen die Roheinnahmen dieser Bahn 200 144 Frcs. und der Reinertrag 97 600 Frcs. Die nachstehenden Tabellen geben einen Ueberblick über die Japanischen Eisenbahnen bis zum März 1885:

Strecken im Betriebe	Eröffnet im Jahre	Länge km	Anlagekosten insgesammt Frcs.	Anlagekosten f. d. Kilometer Frcs.
A. Staatsbahnen.				
Tokio-Yokohama	1872	29	15 418 000	531 700
Kobé-Osaka-Adjikawa . .	1874	35	22 421 000	640 600
Osaka-Kioto	1876	43	14 090 000	327 700
Kioto-Otsou	1880	18	3 931 000	218 400
Temija-Sapporo-Poronai (Insel Yéso)	1883	91	6 142 000	67 500
Tsourouga-Ogaki	1884	79	14 477 000	183 300
B. Gesellschaft der Japanischen Bahnen.				
Tokio-Tagasaki-Mayebaski	1883/1884	110	8 583 000	78 000
Shinagawa-Kawaguchi (Verbindungslinie von Tokio-Yokohama und Tokio-Tangasaki) . . .	März 1885	21	3 131 000	101 500
Insgesammt bezw. durchschnittlich		426	87 193 000	204 700

Im Bau befindliche Strecken (Ende März 1885).

Staatsbahnen:

Takasaki-Sakamoto-Matsoumoto-Ogaki . . . . 343 km
Takasaki-Outsounomia . . . . 80 „
Osaka-Sakai (Schmalspur von 0,84 m) . . . . 13 „
zusammen 436 km

Projektirte Strecken.

A. Staatsbahnen:

Uyeda-Imamachi . . . . 113 km
Otsou-Nagahama . . . . 64 „
Yokaichi-Farni (Linie Tsourouga-Ogaki . . . 21 „

B. Gesellschaft der Japanischen Bahnen:

Outsounomia-Shirakawa-Sendai-Hafen Aomori (Insel Nipon) . . . . 641 „
zusammen A und B 839 km

Auf der Bahn Tokio-Yokohama sind im Jahre 1884 2 172 000 Personen und 33 432 000 t Güter befördert worden.

Die Bruttoeinnahmen betrugen:

im Personenverkehr . . . . 2 457 000 Frcs.
im Güterverkehr . . . . 211 000 „
insgesammt 2 668 000 Frcs.

Ueber den Reinertrag u. s. w. enthält der vorliegende Bericht keine Angaben. Das Betriebsmaterial der Bahn Tokio-Yokohama bestand am 30. Juni 1884 aus 16 Lokomotiven, 82 Personenwagen und 154 Güterwagen.

Auf der 96 km langen Bahn Kobé-Kioto-Otsou wurden im Jahre 1884 2 653 900 Personen und 183 728 000 t Güter befördert. Die Roheinnahmen betrugen im Personenverkehre 3 355 000 Frcs., im Eilgutverkehr 3 498 000 Frcs., im Güterverkehr 861 000 Frcs., im ganzen 7 714 000 Frcs. An Betriebsmitteln waren auf dieser Bahn 21 Lokomotiven, 177 Personenwagen und 373 Güterwagen am 30. Juni 1884 vorhanden.

Litteratur.

Die Bauwerke der Berliner Stadteisenbahn. Sonderabdruck der amtlichen Veröffentlichungen aus der „Zeitschrift für Bauwesen“, herausgegeben im Ministerium für öffentliche Arbeiten, nebst einem Vorworte. Mit XVIII Tafeln, zahlreichen Holzschnitten und einem Plan der Stadt- und Ringbahn. Berlin; Verlag von Ernst & Korn (Wilhelm Ernst); 1886.

Unter den vorhandenen Eisenbahnanlagen nimmt die Berliner Stadteisenbahn sowohl hinsichtlich ihrer baulichen Gestaltung, als auch hinsichtlich ihrer Betriebsgebarung eine eigenartige Stellung ein; sie ist ein Unikum, welches vielleicht niemals Nachahmung finden dürfte, aber — wie wir von vornherein hinzufügen möchten — ein Unikum, auf welches die Preussische Staats-Eisenbahnverwaltung dauernd stolz sein darf! — Ueber die Entstehung und Durchführung dieses gewaltigen Unternehmens ist seinerzeit viel gesprochen und geschrieben worden; denn — wie immer, wenn grosse Gedanken der Verwirklichung zustreben — haben sich auch in diesem Falle begeisterte Optimisten und kopfschüttelnde Pessimisten gegenüber gestanden, welche sich mit der vollen Schärfe geistiger Dialektik bekämpft haben. Dass erstere schliesslich den Sieg davon tragen durften, ist indessen lediglich das Verdienst der Preussischen Staatsverwaltung, welche dem ursprünglich aus Privatanregung hervorgegangenen Unternehmen in denjenigen kritischen Momenten, in welchen es aus finanziellen Gründen zu scheitern drohte, hilfreich beigesprungen ist, und welche dasselbe schliesslich unter eigener Leitung überhaupt erst zur Durchführung und zu einem glücklichen Abschlusse gebracht hat.

Die Entwickelungsgeschichte der Berliner Stadtbahn gibt die Erklärung für manches, was dem mit derselben nicht Vertrauten an der Anlage zunächst unerklärbar erscheint. Die Verhandlungen mit zahlreichen Behörden und die Rücksichtnahme auf die von denselben in mehr oder minder bindender Form zum Ausdrucke gebrachten Wünsche erschwerten die Aufstellung der grundlegenden Gesichtspunkte und zwangen nicht selten, auf Kompromissvorschläge einzugehen, welche, vom blossen Eisenbahn-Standpunkte aus betrachtet, nicht immer als die vortheilhaftesten anerkannt werden konnten. Selbstverständlich waren auch die betheiligten Eisenbahnkreise selbst keineswegs stets über Zweck und Ziel und über die Wege zur Durchführung der vertretenen Ansichten einig, und die Unabhängigkeit der in Frage kommenden, damals noch vorhandenen Privatbahnen, welche inzwischen verstaatlicht worden sind, trug gerade nicht besonders dazu bei, die Erzielung der gewünschten Einigkeit zu erleichtern. Unter diesen Umständen waren während der Zeit der Bauausführung manche Wandlungen der Ansichten in den massgebenden Kreisen zu beachten, welche jedoch in der bestimmten Klarheit der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung über die Tragweite des ganzen Unternehmens ihre naturgemässe Ausgleichung fanden.

Dass die oft erörterte ideale Bedeutung der Stadtbahn hinsichtlich einer Erleichterung der Verkehrsbeziehungen und hinsichtlich einer Verbesserung der Wohnungsverhältnisse in der zu mächtiger Entfaltung hindrängenden Millionenstadt richtig erkannt worden ist, kann heutzutage wohl kaum im Ernste bestritten werden. Wie wohlthätig ausserdem die neue Anlage auf die bauliche Entwickelung der Stadt eingewirkt hat, dafür zeugen insbesondere die umfassenden Veränderungen, welche sich in der Umgebung der Bahn in den letzten Jahren mit überraschender Schnelligkeit vollzogen haben und noch weiterhin zu gewärtigen sind. Die Stadtbahn ist ein gewichtiger Faktor in dem Verkehrsleben Berlins und seiner Vororte geworden, und schon die kommende Generation wird sich schwerlich eine klare Vorstellung davon machen können, wie dasselbe ehedem ohne dieses Hilfsmittel gestaltet gewesen ist. Auch wir erleben in dieser Hinsicht ja schon eine ähnliche Erfahrung mit den in unglaublich kurzer Zeit zur Entwickelung gelangten Pferdebahnen.

Die Veranlassung zu den vorstehenden Bemerkungen gibt uns das oben bezeichnete, unlängst erschienene Werk, welches in Wort und Bild einen stattlichen Ueberblick über die grossartige Bauausführung gewährt, welche berechtigt erscheint, auch noch in fernen Zeiten als eine Musterleistung der Gegenwart anerkannt zu werden. Die im amtlichen Auftrage erfolgte Bearbeitung ist seinerzeit in einzelnen Abschnitten in der bekannten „Zeitschrift für Bauwesen“ zur Veröffentlichung gelangt; allein erst in dem nunmehr uns vorliegenden Sonderabdrucke wird man sich des hohen Werthes der trefflichen, mit grosser Liebe und Sorgfalt behandelten Arbeit vollbewusst. Dieselbe ist in erster Linie für technische Kreise bestimmt und bietet denselben sowohl im Texte, als auch in den zahlreichen, mit ausgezeichneter Klarheit und Vollständigkeit dargestellten Abbildungen eine Fülle lehrreichen Materiales, dessen Vielseitigkeit in hohem Masse überrascht. Indessen auch in den nichttechnischen Kreisen der Eisenbahnverwaltungen dürfte das Werk durch die vielseitigen Betrachtungen allgemeiner Art, in welchen die der Stadtbahn im ganzen und die der Bauten im einzelnen zu Grunde liegenden Gesichtspunkte erörtert werden, Interesse erwecken und belehrend wirken. Dieser, im übrigen auch bezüglich der gesammten äusseren Ausstattung in mustergültiger Gediegenheit behandelten litterarischen Erscheinung ist daher aufs wärmste eine möglichst vielseitige Verbreitung zu wünschen. Dass das Werk in keiner umfassenderen bau- bezw. eisenbahntechnischen Bibliothek fehlen dürfte, möchten wir für selbstverständlich halten.

Es mag uns schliesslich noch gestattet sein, auf zwei Stellen des Textes aufmerksam zu machen, welche früher zwar zutreffend gewesen sind, aber nunmehr mit Rücksicht auf die in neuerer Zeit getroffenen anderweitigen Anordnungen einer Berichtigung bedürfen. — Auf Seite 49 heisst es, dass man in dem eigentlichen Stadtverkehre, welcher sich bekanntlich ausschliesslich auf den beiden nördlichen Gleisen der viergleisigen Bahn bewegt — die beiden südlichen Gleise sind dem Fern- und Vorortverkehre vorbehalten —

a) die eigentlichen Stadtzüge und
b) die Stadt- und Ringzüge

unterscheidet. Zu diesen, schon durch ihre Namen ziemlich genau gekennzeichneten Zügen ist jedoch nach der Herstellung des Anschlusses der Berlin-Görlitzer Bahn an die Ringbahn und durch letztere an die Stadtbahn noch eine weitere Gruppe von Zügen getreten, welche zwar, wie die sonstigen, über die Ferngleise der Stadtbahn geführten Vorortzüge zwischen zwei ausserhalb von Berlin gelegenen Stationen (Grunewald einerseits und Johannisthal-Niederschönweide bezw. Grünau andererseits) verkehren, trotzdem aber aus besonderen betriebstechnischen Gründen, bezüglich welcher wir auf die in No. 43 S. 500 dieser Zeitung veröffentlichten Mittheilungen verweisen, über die Stadtgleise geleitet werden. Der Charakter dieser Züge ist also ein gemischter.

Weiterhin ist, ebenfalls auf Seite 49, gesagt, dass die grösste Stärke der Stadtzüge und der Stadt- und Ringzüge auf 8 Wagen festgesetzt sei. Auf Grund der im Laufe der Zeit gemachten Erfahrungen ist es jedoch bereits seit länger denn Jahresfrist für unbedenklich erachtet, diesen Zügen eine Stärke von 10 Wagen zu geben. Die nicht unbeträchtliche Ersparniss an Betriebskosten welche hierdurch zu Gunsten der Verkehrserleichterung erzielt werden kann, dürfte unschwer einleuchten. K—e.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Güterverkehr.

Glassand - Verkehr von Hohenbocka nach Oesterreich - Ungarn. Am 15. November 1886 gelangt für den Transport von Glassand ab Hohenbocka-Oberlausitzer bezw. Berlin - Görlitzer Bahnhof nach den Stationen Rossány, Nagy-Tapolcsány und Nyitra-Zsambokrét der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft ein Ausnahmetarifsatz von 2,08 bezw. 2,09 *M.* für 100 kg zur Einführung.

Erfurt, den 10. November 1886. (2366)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. Für die Beförderung von Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke, getrocknete (auch getrocknete Schlammstärke), Stärkemehl, Stärkezucker, Stärkesyrup, Traubenzucker (Glykose) und Traubenzuckersyrup, zur überseeischen Ausfuhr bestimmt, kommt bei Aufgabe dieser Artikel in Mengen von mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief vom 15. d. Mts. ab im Verkehr von Oberneukirch nach Lübeck (L. B.) ein Ausnahmefrachtsatz von 1,96 *M.* pro 100 kg zur Anwendung.

Dresden, am 10. November 1886. (2367)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Im **Tyrol-Vorarlberg-Südwestdeutschen Güterverkehr** werden mit Wirkung vom 1. Dezember ab im Verkehr zwischen Feldkirch und Bregenz einerseits und den Deutschen Tarifstationen anderseits Getreidetransporte zu den Frachtsätzen des Spezialtarifs I, für Feldkirch unter Kürzung dieser Sätze um 0,05 *M.* pro 100 kg, abgefertigt.

Karlsruhe, den 10. November 1886. (2368)
Generaldirektion.

Mit dem 20. d. Mts. tritt zu den Ausnahmetarifen für die **Beförderung von Steinkohlen und Kokes** von diesseitigen Oberschlesischen Stationen nach den Stationen

a) der Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc.,
b) der Arad-Temesvarer, Kaschau-Oderberger, Ungarischen Nordost- und Ungarischen Staatsbahn,
c) der Oesterreichisch - Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft (Ungarische Linien)

je ein Nachtrag I und

d) nach den Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn

ein Nachtrag VI in Kraft.

Sämmtliche vier Nachträge enthalten neue Frachtsätze für die bei Station Laurahütte gelegene Kohlenversandstation „Richterschächte der Laurahüttengrube" und sind Druckexemplare von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 12. November 1886. (2369)
Königliche Eisenbahndirektion.

Prignitzer Eisenbahn. Mit sofortiger Gültigkeit tritt im Verkehr von Perleberg und Stationen der Prignitzer Bahn nach Wittenberge ein Ausnahmetarif für Stärke (auch getrocknete Schlammstärke) und Stärkemehl in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Perleberg, den 13. November 1886. (2370)
Die Direktion.

Südwestrussisch - Galizisch - Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 23. November d. J. tritt im Südwestrussisch - Galizisch - Norddeutschen Verbandverkehr für die Beförderung von Phosphorit Russischen Ursprungs in Mengen von 100 000 kg von Podwoloczyska trans. nach Merzdorf ein Ausnahmefrachtsatz von 1,88 *M.* pro 100 kg in Kraft.

Breslau, den 9. November 1886. (2371)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Deutschen Verbandverwaltungen.

Die nachstehenden Kohlen - Versandstationen werden in den Ausnahmetarif vom 15. Juli 1883 für den Transport Oberschlesischer Kohlen und Kokes nach Stettin transito seewärts und Swinemünde transito seewärts einbezogen, und zwar beträgt die Fracht:

von	nach Stettin transito seewärts *M.*	nach Swinemünde transito seewärts *M.*
Hohenzollerngrube (früher Hohenzollerngrube O. S. E.)	0,743	0,888
Cleophasgrube	0,757	0,902
Maxgrube	0,764	0,909
Richterschächte der Laurahüttengrube	0,763	0,908
und Emmagrube	0,756	0,901

pro 100 kg. Bezüglich Anwendung dieser sofort in Kraft tretenden Frachtsätze gelten die in dem obengenannten Tarif enthaltenen Bedingungen und Kontrolvorschriften.

Breslau, den 9. November 1886. (2372)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Belgischer Güter- und Viehverkehr. Deutsch-Französischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1887 scheidet die unterzeichnete Verwaltung aus

1. dem Deutsch-Belgischen Güter- und Viehverkehre (Tarife vom 1. Januar 1881 bezw. vom 15. Juni 1883),
2. dem Deutsch - Französischen Güterverkehre (Tarif vom 1. Januar 1883) aus.

Vom gleichen Zeitpunkte gelangen dagegen an Stelle der gegenwärtig bestehenden direkten Abfertigung für den Güterverkehr mit Belgien Transitsätze zwischen den Belgisch-Deutschen Grenzstationen einerseits und den Deutsch-Oesterreichischen Grenzstationen andererseits im Staatsbahntarife Köln (linksrheinisch)-Breslau zur Einführung, über deren Höhe unser Verkehrsbüreau nähere Auskunft ertheilt.

Breslau, den 12. November 1886. (2373)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlen - Verkehr. Am 1. Januar 1887 kommt für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Mährisch - Schlesischen Centralbahn und der K. K. Staatsbahnen Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal an Stelle des bisherigen Tarifs vom 1. März 1885 ein neuer Tarif zur Einführung. Durch denselben werden die bisherigen Frachtsätze um 0,1 bis zu 0,8 kr. für 100 kg erhöht. Exemplare des Tarifs sind durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 12. November 1886. (2374)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Französischer Güterverkehr. Für leere, in Bierspezialwagen verladene Bierfässer, welche zur Füllung nach den Bieraufgabeorten zurückgeschickt werden, kommen ohne Beschränkung des Transportweges vom 1. November d. J. ab für die Deutschen Strecken schon bei Aufgabe eines Minimalgewichts von 1 000 kg (oder Zahlung hierfür) die Frachtsätze des Spezialtarifs III in Theil II des direkten Gütertarifs vom 1. Dezember 1885 zur Berechnung, sofern nicht die Berechnung nach dem halben Gewichte der Stückgutklasse 2 eine billigere Fracht ergibt.

Strassburg, den 9. November 1886. (2375)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Sämmtliche für den Transport in Eilfracht von **Lebensmitteln** in Wagenladungen aus Italien nach Belgien und England, nach Holland und nach Deutschland bestehenden Ausnahmetarife via Gotthard und Brenner (via Gotthard vom 1. März 1883, 1. Juni 1883, 1. Juni bezw. 1. September 1882, via Brenner vom 1. September 1882, vom 15. Oktober 1880 und vom 1. September 1882) nebst den dazu erschienenen Nachträgen treten mit Ende dieses Jahres ausser Kraft. Wegen der Einführung neuer Tarife vom 1. Januar 1887 wird seiner Zeit Bekanntmachung erfolgen.

Strassburg, den 10. November 1886. (2376)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 90 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 17. November 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

1. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Saarkohlenverkehr nach Südbaden. Am 15. d. Mts. erscheint zum Kohlentarif No. 6 der Nachtrag III, welcher

1. Kohlenfrachtsätze von der Lothringischen Station Kochern,
2. ebensolche von den verschiedenen Saarkohlenstationen nach den Badischen Stationen Bellingen, Halbmeil, Reichenau und Schiltach enthält.

Ausserdem sind durch diesen Nachtrag für die Elsässische Kohlenstation Stieringen-Wendel zum Theil erhöhte Taxen; dagegen für die Bodensee-Uferstationen Ludwigshafen, Meersburg und Ueberlingen ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Die erhöhten Frachtsätze für Stieringen-Wendel erhalten erst Gültigkeit zum 15. Januar k. J.

Köln, den 13. November 1886. (2377)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Badisch-Württembergischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. November d. Js. werden die im 13. Nachtrage des Tarifs vom 1. Mai 1882 vorgesehenen Ausnahmefrachtsätze für **Petroleum** und **Naphta** im Verkehr zwischen Mannheim und Aalen, Bopfingen und Nördlingen W. B. auf 1,30 ℳ pro 100 kg ermässigt.

Karlsruhe, den 12. November 1886. (2378)
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Am 1. Januar 1887 wird für den **Staatsbahn - Güterverkehr Elberfeld-Magdeburg** ein neuer Tarif in Kraft treten, durch welchen die Staatsbahn-Gütertarife Elberfeld - Magdeburg und Elberfeld - Braunschweig vom 1. April 1883 nebst sämmtlichen dazu erschienenen Nachträgen insoweit aufgehoben werden, als dieselben Bestimmungen für den Güterverkehr zwischen den in dem neuen Tarife aufgeführten Stationen enthalten.

Dieser Tarif wird zum Theil die bisherigen Tarifsätze, zum Theil Ermässigungen und in vereinzelten Fällen unbedeutende Erhöhungen gegen die heutigen Tarifsätze enthalten. Die Ausnahme-Tarifsätze für Schwefelkies von der Station Schwelm Rh. werden nicht wieder aufgenommen.

Abdrücke des neuen Tarifs sind von Mitte Dezember d. J. ab bei den Güterexpeditionen der betheiligten Eisenbahnverwaltungen käuflich zu haben. Bis dahin wird die unterzeichnete Eisenbahndirektion auf bezügliche Anfragen Auskunft ertheilen.

Elberfeld, den 12. November 1886. (2379)
Namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung werden für den **Kohlenverkehr** zwischen Mannheim und einer Anzahl Württembergischer Stationen ermässigte Frachtsätze eingeführt, welche bei unseren Verbandstationen zu erfragen sind. (2380)

Karlsruhe, den 13. November 1886.
Generaldirektion.

Deutsch-Französischer Verband. Verkehr via Elsass - Lothringen. Für die Artikel Getreide, Holz, Mineralwasser und Presstalg sind mit sofortiger Gültigkeit im Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn u. Paris ermässigte Schnittfrachtsätze für die Strecke Passau-Donaulände und Amanweiler / Novéant Grenze zur Einführung gekommen, über welche das Nähere bei der Güterexpedition zu Passau, sowie bei dem Tarifbüreau der Königl. Bayerischen Staatseisenbahnen zu München zu erfahren ist.

Strassburg, den 14. November 1886. (2381)
Die geschäftsführende Direktion:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. (Inkrafttreten der Nachträge 4 zu den Heften 1 und 2 des Verbands-Gütertarifs.) Am 1. Dezember d. J. treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband die 4. Nachträge in Kraft. Dieselben enthalten anderweite bezw. neue Frachtsätze zwischen verschiedenen Stationen. Durch Nachtrag 4 zu Tarifheft 2 wird zugleich der Ausnahmefrachtsatz für Europäisches Holz, des Spezialtarifes II zwischen Leipzig (Thür. Bhf.) und Milostin-Kounowa vom 1. Januar 1887 ab auf 1 ℳ für 100 kg erhöht.

Exemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen und bei den Verbandsstationen käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 11. November 1886.
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen. (2382)

Priv. Oesterr. - Ungar. Staats - Eisenbahngesellschaft. Zu den Lokaltarifen für den Eil- und Frachtgüter-Transport Theil II Heft 3 ist der Nachtrag XXIII u. zu Theil II Heft 4 der Nachtrag XVI erschienen, enthaltend Frachtsätze für die für den Frachtenverkehr zu eröffnende Station Wolframitz, für die für Eilgüter sowie für Frachtgüter in vollen Wagenladungen zu eröffnende Station Rapotitz der Strecke Segen Gottes - Okrisko und für die für den Eilgut- und Stückgutverkehr zu eröffnende Station Kralitz ebenfalls der Strecke Segen Gottes-Okrisko.

Ferner ist zu den Kohlen - Spezialtarifen vom 10./3. 1877 ein Nachtrag XXVI erschienen, welcher Frachtsätze für Kohlentransporte von Segen Gottes, Bubna und Kralup nach Wolframitz und Rapatiz und von diesen Stationen und von Halbstadt nach Stationen der Lokalbahnen Bruck a/L. - Petronell und Schwechat-Mannersdorf enthält.

Exemplare erliegen in den gesellschaftlichen Stationen und sind bei der Verkehrsdirektion in Wien I Pestalozzigasse No. 8 zu beziehen. (2383 RM)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Kupfermünzen, alte, zum Einschmelzen bestimmt, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Wien K. F. J. B., K. E. B., K. F. N. B., Oe. U. St. E. G. und Oe. N. W. B.	1,15 ℳ
Von Dresden-Elbkai nach Wien K. F. J. B., K. E. B., K. F. N. B., Oe. U. St. E. G. und Oe. N. W. B.	1,61 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 13. November 1886. (2384)
Die Betriebsdirektion.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Vom 1. Dezember d. J. ab tritt zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen den Verbandstationen der unter Verwaltung der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft stehenden Schleswig - Holsteinischen Eisenbahnen, sowie der Elmshorn-Glückstadt-Itzehoer Eisenbahn einerseits und den Verbandstationen der Lübeck-Hamburger Eisenbahn andererseits via Oldesloe, vom 10. Dezember 1875 der Nachtrag XI in Kraft. Derselbe enthält u. A. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Schleswig (Altstadt und Staatsbahnhof) und Stationen der Lübeck-Hamburger Bahn.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Billetexpeditionen.

Altona, den 11. November 1886. (2385)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. Einführung eines neuen Personentarifs. Mit 1. Dezember a. c. gelangt ein neuer Tarif (Tourbillets für Personenzüge sowie Tour- und Retourbillets für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Böhm. Nordbahn einerseits und Stationen der a. priv. Buschtêhrader Bahn anderseits via Bodenbach-Aussig-Komotau zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. November 1886 beziehungsweise rücksichtlich der Tour- und Retourbillets jener vom 1. November 1882 ersetzt wird.

Prag, am 11. November 1886. (2386)
Die Generaldirektion.

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Der am 31. Dezember fällige Zinsenkoupon No. 13 unserer Prioritätsanleihe wird u. z.
jener der Schuldverschreibungen à 1500 ℳ mit 30 ℳ und
jener der Schuldverschreibungen à 300 ℳ mit 6 ℳ
bei nachstehenden Zahlstellen eingelöst:
in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Zugleich machen wir die Inhaber der noch nicht zur Einlösung gelangten 4½ pCt. Theilschuldverschreibungen wiederholt aufmerksam, dass nach dem Wortlaute unserer in statutenmässiger Weise verlautbarten Kündigung vom 12. Dezember 1885 die Verzinsung dieser zur Zahlung pr. 30. Juni 1886 gekündigten Obligationen mit dem vorbezeichneten Tage aufgehört hat, und dass sonach die zu diesen Obligationen gehörigen 4½ pCt. Koupons nicht mehr eingelöst werden.

Der Nominalbetrag der gekündigten 4½ pCt. Obligationen kann gegen Rückgabe der Obligationen mit Koupons von einschliesslich No. 13 und Talon bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt in Leipzig in Empfang genommen werden.

Teplitz, am 15. November 1886. (2387)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

4. Submissionen.

Saal-Eisenbahn. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstattsmaterialien und zwar von Oelen, Fetten, Lichten, Glaswaaren, Chemikalien, Dochten, Hanf- und Seilerwaaren, Putz- und Telegraphenmaterialien, Plomben sowie Metallen und Metallfabrikaten, Handgeweben, Leder- und Gummiwaaren, Farben, Holz und Holzfabrikaten, Werkzeugen u. s. w. soll im Wege der Ausschreibung vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweisungen sind unter Beifügung von 75 ₰ von unserem Sekretariate zu beziehen. Angebote sind, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens den 30. November d. J. Vormittags 10 Uhr portofrei anher einzureichen.

Jena, den 8. November 1886. (2388)
Die Direktion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf der auf den Bahnhöfen des diesseitigen Bezirks angesammelten alten Oberbau- und Baumaterialien, darunter zu Bauzwecken geeignete Eisenbahnschienen.

Angebote sind bis
Montag, den 29. November d. J., Vormittags 11 Uhr
einzureichen, zu welchem Termin Eröffnung derselben stattfindet.

Bedingungen nebst Verzeichniss der Materialien liegen in unserem Büreau, sowie im Büreau der Eisenbahn-Bauinspektion Hoyerswerda zur Einsicht aus und können von uns gegen Erstattung von 30 ₰ Schreibgebühren bezogen werden.

Dessau, im November 1886. (2389)
Königl. Preuss. Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 91. 1886.

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 20. November 1886.

Der neue Centralbahnhof in Frankfurt a. M.

(Schluss aus No. 90.)

Der gemeinschaftliche Personenbahnhof ist westlich von den bisherigen 3 Einzelbahnhöfen so weit hinausgeschoben worden, dass die Errichtung des Neubaues ohne Störung des Betriebes auf den letzteren erfolgen konnte. Durch diese Wahl des Bauplatzes wurde einerseits ein billigerer Grunderwerb für die Neuanlage erzielt, während andererseits das äusserst werthvolle Gelände der jetzigen Westbahnhöfe für den etwaigen späteren Verkauf verfügbar wurde. — Der Personenbahnhof umfasst das Hauptgebäude nebst den anschliessenden Verwaltungsgebäuden, die Anlagen für den Eilgutverkehr, das Postgebäude und die Gleiseanlagen.

Das Hauptgebäude des neuen Central-Personenbahnhofes besteht aus dem eigentlichen Empfangsgebäude, welches die Räume zur Abfertigung der Reisenden enthält, und aus einer Perronhalle, die sich aus 3 Schiffen von je 56 m Weite zusammensetzt. Die Gesammtweite der Halle beträgt demnach 168 m, während ihre Länge 186 m misst. Die 3 Schiffe sind mit Bogendächern überdeckt, deren Höhe im Scheitel 28,5 m über dem Hallenfussboden beträgt. Die Halle hat insgesammt 18 Eisenbahngleise aufzunehmen, nämlich je 3 Gleise für die 6 einzuführenden Bahnlinien. Von Süden nach Norden gezählt, folgen sich die Gruppen der Taunusbahn (Frankfurt-Wiesbaden-Coblenz), der Frankfurt-Bebraer Bahn, der Main-Neckarbahn (Frankfurt-Heidelberg), der Main-Weserbahn (Frankfurt-Cassel und Frankfurt-Homburg) und endlich der Hessischen Ludwigsbahn (Frankfurt-Mainz, Frankfurt-Mannheim und Frankfurt-Limburg). Da die Gleise nur wenig höher liegen, als die benachbarten Strassenzüge, so war es möglich, alle hauptsächlichen, dem Verkehr der Reisenden und dem Betriebe dienenden Räume in gleicher Höhe mit den Schienen anzuordnen und demnach Treppenanlagen fast ganz zu vermeiden.

Die sämmtlichen zwischen den Gleisen belegenen Perrons münden auf einen breiten, denselben vorgelagerten, an der Hallenwand des Kopfbaues sich entlang ziehenden Kopfperron, an dessen beiden Enden geräumige Ausgangshallen angeordnet sind. Quer vor die grosse Perronhalle legt sich in einer Längenausdehnung von etwa 220 m die mächtige Baumasse, welche das grosse Zugangsvestibul und die Wartesäle enthält; zu ihren beiden Seiten dagegen sind im Anschluss an die Ausgangsvestibule die für den Betrieb erforderlichen Verwaltungsgebäude angeordnet, und zwar auf der Südseite dasjenige für die Staatsbahnen, auf der Nordseite dasjenige für die Hessische Ludwigsbahn. Mit Ausnahme des Durchgangsverkehrs, für welchen behufs leichteren Ueberganges zwischen den verschiedenen Bahnlinien nahe am Ende der Halle eine Tunnelanlage unter den Gleisen vorgesehen ist, wickelt sich daher der gesammte Verkehr der Reisenden sowie auch die Beförderung ihres Gepäckes in gleicher Ebene ab. Um den dabei von den Vestibulen und Wartesälen zu den Zügen und von diesen zurück fluthenden Strom der Reisenden möglichst wenig zu stören, sind für die Beförderung des Gepäckes besondere Perrons angeordnet worden. Dem erwähnten Kopfperron aber, auf welchem Verkehrskreuzungen nicht zu vermeiden sind, wurde, um letztere möglichst wenig fühlbar zu machen, die beträchtliche Breite von 18 m gegeben.

Eine keineswegs leichte Aufgabe war es bei der Gestaltung des Gebäudegrundrisses, unter Wahrung der besonderen geschäftlichen Interessen der verschiedenen das Gebäude gemeinschaftlich benutzenden Eisenbahnverwaltungen den Strom der abfahrenden Reisenden auf einfachstem Wege zu den verschiedenen Verkaufsstellen der Fahrkarten, zur Gepäckabfertigungsstelle, zu den Warte- und Speisesälen u. s. w. und endlich in die Empfangshalle zu leiten, ohne dabei Verwirrung bereitende Gegenströmungen zu veranlassen. Um diesen Zweck möglichst sicher zu erreichen, soll der ganze Verkehr der abgehenden Reisenden zunächst in einem grossen, die Uebersichtlichkeit erleichternden Hauptvestibul zusammengefasst werden. In diesem sind alle für die Leitung, Ueberwachung und Sicherung des Verkehrs nothwendigen Einrichtungen für die Reisenden und für die Betriebsverwaltung in übersichtlicher Anord-

nung vereinigt, als: Nachweisungsbüreau, Telegraphenamt, Handgepäckraum, Bahnhofsvorsteherzimmer, Geldwechselstube, Polizei, Pförtner, Schlafwagenbüreau u. s. w. Von dem Hauptvestibul aus fluthet der Strom der Reisenden entweder geradeaus unmittelbar in die Perronhalle, wo er sich auf dem Kopfperron vertheilt, oder er wird durch breite, von der Mitte des Vestibuls nach rechts und links abzweigende Korridore zunächst in die Wartesäle geleitet, welche symmetrisch zu beiden Seiten angeordnet sind und ihrerseits wieder Ausgänge zum Kopfperron besitzen. Die dabei eintretende Theilung des Verkehrsstromes wird durch die Stellung der Billetschalter thunlichst vorbereitet und befördert. Dieselben sind im vorderen Theile des Hauptvestibuls in zwei gesonderten Gruppen derart angeordnet, dass an denselben immer nur Billete für diejenigen Eisenbahnlinien ausgegeben werden, deren Gleise in der Halle auf der gleichen Seite liegen wie die Schalter im Hauptvestibul. In entsprechender Weise findet die Annahme des Reisegepäcks für die verschiedenen Verkehrsrichtungen an zwei getrennten Stellen des Vestibuls statt und zwar so, dass der Reisende auf derselben Seite sein Gepäck abgibt, wo er seine Fahrkarte gelöst hat, und demgemäss werden dann die Reisenden auch die von ihnen zu benutzenden Wartesäle und Eisenbahnzüge suchen. Die beiderseitigen Wege vom Vestibul zu den Wartesälen führen an Bedürfnissanstalten vorüber zu je einem Wartesaal III. und IV. Klasse, einem solchen I. und II. Klasse und einem Speisesaal. Zwischen den Wartesälen haben je 2 Damenzimmer mit Zubehör, sowie eine Schänkstelle, in der Nähe des Speisesaals ein Anrichteraum sowie Waschzimmer für Männer und Frauen nebst Toiletten ihren Platz gefunden. An den äussersten Enden des Gebäudes endlich sind einerseits Empfangsräume für Höchste Herrschaften, andererseits ein Versammlungssaal mit Vorzimmer für Zwecke der Bahnverwaltungen angelegt worden, welche letzteren Räume bei besonderen Veranlassungen gleichfalls als Empfangsräume benutzt werden können.

Im allgemeinen ist die Anordnung so gewählt, dass die am meisten zu benutzenden Räume in der Nähe des Vestibuls, die weniger oder in grösserer Ruhe zu benutzenden dagegen in weiterer Entfernung von demselben untergebracht sind. Mit Rücksicht auf die ausserordentliche Grösse des Empfangsgebäudes und die Länge der sich daraus ohnehin ergebenden Wege wurde der grösste Werth darauf gelegt, die dem öffentlichen Verkehre dienenden Räume, insbesondere die Wartesäle, soviel als möglich nach der Mitte zusammenzuschieben. Diesem Bestreben verdankt das weit vor die Flucht der Korridore vorgezogene Hauptvestibul seine bedeutende Abmessung nach der Tiefe. Dieselbe wurde auf 55 m festgesetzt, um die Breite möglichst beschränken zu können. Aus gleichem Grunde sind auch die Wartesäle mit den Schmalseiten an den Kopfperron angeschlossen worden. Um übrigens das Vestibul von allem unnöthigen Verkehr zu entlasten, wurden besondere Nebeneingänge zu den Wartesälen für solche Reisende angelegt, welche bereits mit Fahrkarten versehen sind. Von der ganzen, dem Verkehr der Reisenden dienenden Raumgruppe sind alle für den wirthschaftlichen Betrieb im Gebäude bestimmten Nebenräume sorgfältig abgetrennt und mit besonderen Zugängen versehen worden. Grössere Dienstwohnungen wurden aus dem Gebäude grundsätzlich ferngehalten.

Die Erwärmung des Empfangsgebäudes einschliesslich der Verwaltungsgebäude erfolgt durch eine gemeinschaftliche Dampfheizung in mannigfaltiger, den Anforderungen der verschiedenen Räume angepasster Durchbildung. Zur Dampfentwickelung dient eine grosse Kesselanlage, die ihren Platz neben dem Verwaltungsgebäude der Staatsbahnen gefunden hat. Die Dampfleitungen liegen in einem besonderen, an den Umfassungswänden der grossen Perronhalle entlang geführten, begehbaren Heiztunnel. Durch letzteren wird auch die für einen kräftigen Luftwechsel erforderliche, an möglichst rauch- und staubfreier Stelle entnommene und durch Gebläse bewegte frische Luft dem Gebäude zugeleitet.

Für eine ausgiebige Tagesbeleuchtung ist durch reichliche Bemessung der Fensterflächen gesorgt. Insbesondere wurde darauf Bedacht genommen, der Perronhalle Licht in reichlichster Fülle zuzuführen. Deshalb sind ausser grossen, über den Längsmauern belegenen halbkreisförmigen Seitenfenstern lange Reihen von Oberlichten vorgesehen, deren Lichtfläche etwa $^4/_7$ der Grundfläche beträgt. Auch die Stirnabschlüsse der Halle sind in Glas hergestellt. — Das Hauptvestibul konnte, indem es über die benachbarten Baumassen hinausgehoben wurde, wirksame Seitenbeleuchtung erhalten. Ausserdem werden demselben, wie auch den Ausgangsvestibulen, grosse Lichtmengen von der Stirnseite her zugeführt. Bei den Wartesälen musste, da sie sonst nur auf indirektes und daher sehr abgeschwächtes Seitenlicht angewiesen wären, Oberlicht zu Hilfe genommen werden.

Die Konstruktionen des Centralbahnhofs-Gebäudes sind feuersicher hergestellt; die Anwendung des Holzes ist soweit als möglich beschränkt. Die Decken der Korridore sowie auch einzelner anderer Räume sind gewölbt, diejenigen der Vestibule und Wartesäle aus Eisenträgern mit zwischengespannter Backsteinwölbung gebildet. Die Dächer sind theilweise mit verzinktem Eisenwellblech, theilweise mit Holzcement gedeckt, überhaupt aber möglichst niedrig gehalten.

Für die architektonische Gestaltung war von vornherein der Umstand erschwerend, dass die Längenausdehnung des Gebäudes der sehr mässigen Höhenerhebung gegenüber ganz ausserordentlich vorwiegt. Es ist jedoch danach gestrebt worden, eine den gegebenen Verhältnissen sich anpassende, eigenartige Baugruppe zu schaffen, wobei ein besonderer Werth darauf gelegt wurde, soviel als möglich die Perronhallen mit zur Erscheinung gelangen zu lassen. — Es war hier in der That dem Architekten eine recht schwierige Aufgabe gestellt. Die drei mächtigen Hallen herrschen mit ihren gewaltigen Umrisslinien in der Gesammtwirkung des ganzen Aussenbildes so majestätisch vor, dass für einen als Abschluss derselben zu entwerfenden Kopfbau aussergewöhnlich grossartige Architekturverhältnisse hätten gewählt werden müssen, wenn sich derselbe mit dem Hallenbau zu einem einheitlichen, harmonischen Ganzen verbinden sollte. Die Durchführung eines solchen Gedankens hätte sich aber, da selbst die reichlichste Befriedigung der für das Empfangsgebäude in Betracht kommenden thatsächlichen Raumbedürfnisse zur Annahme solcher ausserordentlichen Verhältnisse keine Veranlassung bezw. Gelegenheit bot, nur durch Erbauung einer verschwenderischen architektonischen Maske erreichen lassen. Da es jedoch mit dem wirthschaftlichen Sinne unseres heutigen Staats- und Volkslebens nicht vereinbar wäre, in solcher überschwänglichen Weise einen durch die inneren Verhältnisse des Baues nicht gerechtfertigten Pomp zu entfalten, so hat man in weiser Beschränkung den Hallenbau und das Empfangsgebäude je für sich als selbständige, wenngleich zu einander gehörige Hauptheile aufgefasst und behandelt. Ersterem ist somit sein Charakter als moderner, luftiger Eisenbau von riesigen Abmessungen vollständig gewahrt worden. Er überragt mit seinen 3 schön geschwungenen Bogendächern frei die ihm vorgelagerte, langgestreckte Baumasse des eigentlichen Empfangsgebäudes als ein weithin sichtbares Wahrzeichen des in seinem Innern pulsirenden Völkerverkehrs. Die eigenthümliche Schönheit dieses Hallenbaues liegt in der übersichtlichen Klarheit seiner Anordnung, in der edeln, durch keinerlei Zink- oder Gusseisenhüllen getrübten Wahrheit seiner Erscheinung und in dem reizvollen Schwung der Bogenlinien der Binder, welche letztere glücklicher Weise nicht auf Säulen oder Pfeiler gelagert, sondern bis zur Perronhöhe hinabgeführt sind. Die Raumwirkung des Innern ist bei den ungewöhnlichen Abmessungen natürlich eine ganz bedeutende. Beträgt doch die Gesammtgrundfläche etwa das Doppelte derjenigen der bisher überhaupt grössten Eisenbahnhalle von St. Pancraz Station in London und etwa das dreifache der bisher grössten Deutschen Bahnhofshalle des Anhaltischen Bahnhofes in Berlin! Kein

Wunder, wenn die den Raum umziehenden Fensterreihen des Kopfbaues und besonders der Seitenbauten trotz ihrer doch immerhin recht bedeutenden Verhältnisse auf den Beschauer, dessen Blick in diesen weiten Hallen den Massstab verliert, einen scheinbar etwas kleinlichen Eindruck machen. Indessen wirkt hier die stattliche, nach oben durch einen schönen Korbbogen abgeschlossene Umrahmung der mächtigen dreitheiligen Thür- und Fenstergruppe, durch welche die hallenseitige Abschlusswand des Hauptvestibuls ausgezeichnet ist, angemessen vermittelnd. Auch die zu den Ausgangsvestibulen führenden Portale treten durch grosse Verhältnisse wohlthuend hervor.

Wendet man sich zur äussern Betrachtung des Empfangsgebäudes, so macht vor allem die prächtige, von den 3 Bogendächern des Hallenbaus wirkungsvoll überragte Hauptansicht einen wahrhaft grossartigen und vornehmen Eindruck. Hier zieht besonders der das Hauptvestibul enthaltende, weit vorgezogene und auch der Höhe nach besonders hervorgehobene Mittelbau mit seiner wuchtigen, ganz wie auf der Hallenseite stilisirten, nur noch reicher durchgebildeten Portalgruppe den Blick auf sich. Stattliche, mit Kuppeln bekrönte Pavillonbauten, welche den Bau auf beiden Seiten flankiren, tragen das ihrige dazu bei, dieselbe als eine hervorragende Architekturschöpfung erscheinen zu lassen. Man wird gern gestehen, dass hier die Schwierigkeiten der gegebenen Verhältnisse in der glücklichsten Weise überwunden sind. — Alle Ansichten des Gebäudes, die hallenseitigen sowohl wie die äussern, sind durchweg in trefflichem Haustein hergestellt, und es ist — besonders bei den Aussenansichten — mit belebendem bildnerischem Schmuck nicht gekargt worden.

Der Bau des Empfangsgebäudes ist im Mai 1883 begonnen worden. Augenblicklich ist das ganze Aussenbild nahezu vollendet und das Schaffen der Bauleute hauptsächlich durch den Ausbau des Innern in Anspruch genommen. — Die Ausführung erfolgt nach den Entwürfen des Land-Bauinspektors Eggert, welcher in einem zur Gewinnung des Bauplanes ausgeschriebenen Wettbewerb den ersten Preis erhalten hatte und darauf mit der endgültigen Bearbeitung des Entwurfes und mit der künstlerischen Leistung des Baues betraut wurde. An der Feststellung des Grundrisses hat der Geheime Ober-Baurath Grüttefien wesentlichen Antheil genommen. Die Konstruktion der Perronhalle ist nach Angaben des Geheimen Ober-Baurathes Schwedler von dem Regierungs-Baumeister Frantz bearbeitet worden.

Neben dem Personenbahnhofe kommen noch folgende Anlagen in Betracht:

Für den Eilgutverkehr sind zu beiden Seiten der Endperrons der grossen Empfangshalle besondere Schuppen und Ladegleise angeordnet und letztere mit den Personenzuggleisen durch Schiebebühnen in Verbindung gesetzt.

Für den Postverkehr ist auf der Nordseite ein zur Zeit im Rohbau nahezu vollendetes Gebäude aufgeführt, welches zur Vermeidung von Niveauüberschreitungen durch einen Tunnel und durch geeignete Hebevorrichtungen mit den Perrons jeder Gleisegruppe in der Empfangshalle verbunden wird. In letzterer ist auf dem Kopfperron zur Bequemlichkeit der Reisenden eine Annahmestelle für telegraphische Depeschen errichtet, welche zur weitern Beförderung sofort nach dem benachbarten Postgebäude gebracht werden.

Der Güterbahnhof für die Staatsbahnverwaltung liegt dicht bei der Mainzer Landstrasse. Die Güterschuppenanlage ist auf eine Stückgutfrequenz von etwa 500 Wagen täglich berechnet und wird nach dem Muster des Central-Güterschuppens auf Bahnhof Gereon zu Köln ausgeführt. Für die zollamtlich zu behandelnden sowie für feuergefährliche Gegenstände werden besondere Schuppen errichtet. Der zugehörige Rangirbahnhof liegt unmittelbar vor dem Central-Güterbahnhof.

Der Güterbahnhof der Hessischen Ludwigsbahn liegt, vom Central-Güterbahnhof völlig getrennt, unmittelbar neben dem Personenbahnhof. Er enthält eine grosse Güterhalle nach der gewöhnlichen Anordnung der Langschuppen, ferner ausgedehnte Freiladegleise, Ladestrassen, Rampen u. s. w. sowie umfangreiche, mit Zuführungsgleisen versehene Lagerplätze. Westlich schliesst sich an den Güterbahnhof der Rangirbahnhof an.

Der Werkstättenbahnhof enthält die erforderlichen bedeutenden Reparaturwerkstätten, das Beamten- und das Verwaltungsgebäude, einen Lokomotivschuppen für 62 Stände und die nöthigen Gleisanlagen.

Die geplante elektrische Beleuchtung des Bahnhofs, die erforderlichen Hebevorrichtungen und sonstigen mechanischen Einrichtungen bedingen umfassende maschinelle Anlagen. Der Betrieb wird mit Ausnahme desjenigen der Werkstätten, in denen besondere Dampfmaschinen vorgesehen sind, durch eine hydraulische Ferntriebleitung mit etwa 60 Atmosphären Druck erfolgen, welche als die erste grössere derartige Anlage auf dem Festlande zweifellos das Interesse der Techniker in hohem Grade auf sich ziehen wird. Die zugehörigen Pumpen, Akkumulatoren u. s. w. werden in einer am Main, nahe der neuen Staatseisenbahnbrücke zu errichtenden Pumpstation aufgestellt werden, welche, da sie überhaupt den ganzen Bahnhof mit Speise- und Gebrauchswasser zu versorgen hat, in grossen Abmessungen angelegt und mit einem Wasserthurm versehen wird.

Die Gesammtkosten der neuen Central-Bahnhofsanlagen wurden seiner Zeit auf etwa 33 000 000 *M.* und der davon auf die Staatsbahnen entfallende Antheil auf etwa 24 850 000 *M.* veranschlagt. Diesen grossen Summen wird aber auch ein beträchtlicher Erlös aus dem Verkaufe des durch die Anlage des Centralbahnhofes verfügbar werdenden werthvollen Geländes der jetzigen Westbahnhöfe sich gegenüberstellen.

Die Eröffnung des neuen Bahnhofes ist, wie schon eingangs erwähnt, für das kommende Jahr in Aussicht genommen. M.

Die Simplonbahn.

Wie sich dem Wanderer bei dem Erklimmen eines Berges ein an Umfang stets zunehmender Fernblick eröffnet, so erwachsen auch dem menschlichen Geiste mit und aus der Vollendung eines Werkes neue Aufgaben von vorher kaum geahnter, bedeutsamer Tragweite. Diese Thatsache findet sich bestätigt, soweit wir in der vergangenen und in der gegenwärtigen Entwickelungsgeschichte der Völker prüfende Umschau halten, um uns des mächtigen Fortschrittes, welcher sich auf fast allen Gebieten menschlichen Wissens und Könnens vollzogen hat und weiterhin vollzieht, klar bewusst zu werden. Aber in höherem Grade als die vorangegangenen Zeiten predigt unser Jahrhundert vor allem den Fortschritt der Verkehrsverhältnisse — und Verkehr bedeutet pulsirendes Leben, rastlose Bewegung! Mit Staunen beobachten wir die gewaltigen Massenverschiebungen, welche Jahr für Jahr in stets zunehmendem Umfange den vielseitigen Bedürfnissen der Menschheit zu dienen bestimmt sind; der Begriff der Entfernung ist, sogar gegen Zeiten, welche nur um geringe Jahrzehnte hinter uns liegen, völlig geändert, und während es früher nur wenigen vielbeneideten Bevorzugten möglich war, über die engeren Grenzen der Heimath hinauszuschweifen, ist gegenwärtig der Wechselstrom selbst zwischen weit auseinander liegenden Völkerschaften ein so lebhafter, dass man sich bedenklich fragen darf, wann endlich dieser Bewegung die natürliche Grenze gesetzt sein dürfte.

Dass letztere vorläufig noch lange nicht erreicht ist, beweisen unter anderen sehr erkennbaren Zeichen auch die vielfach auftauchenden Entwürfe, welche eine Vermehrung und Vervollkommnung der vorhandenen Verkehrswege anstreben. Auch in diesen Entwürfen zeigt es sich, wie der Mensch mit seinen höheren Zwecken gewachsen ist. Keine Wasserfläche, kein Berg, kein sonstiges Hinderniss vermag der Entwickelung des Verkehrs dauernd Halt zu gebieten, und der erfinderische Geist weiss schliesslich der anscheinend unüberwindlichsten Schwierigkeiten Herr zu werden, wenn die Nothwendigkeit dafür überhaupt anerkannt ist.

Unter den hierher gehörigen Werken, deren Ausführung unsere Zeit heranreifen sieht, darf die Herstellung einer neuen Schienenverbindung zwischen der Schweiz und Italien und die durch dieselbe bedingte abermalige Durchbohrung der Alpen gegenwärtig eine besondere Beachtung der Verkehrskreise in Anspruch nehmen; denn

allem Anscheine nach befinden wir uns unmittelbar vor der Entscheidung dieser wichtigen Frage, welche seit Jahren die Nächstbetheiligten auf das Lebhafteste beschäftigt hat. Vielleicht ist diese Entscheidung sogar bereits endgültig gefallen! — Unter diesen Umständen war die Erörterung der Entwickelung und des augenblicklichen Standes dieser bedeutsamen Angelegenheit ein sehr zeitgemässes und dankbares Thema, welches sich Herr Regierungsbaumeister Donath für einen, kürzlich in dem Berliner Architektenvereine gehaltenen Vortrag gewählt hatte, und wir folgen dem Gedankengange desselben in den nachstehenden Angaben.

Als nach der Betriebseröffnung des St. Gotthardtunnels eine neue Phase des Europäischen Verkehrslebens begonnen hatte, welche insbesondere mit grosser Schnelligkeit in den vermehrten Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland und Italien wahrnehmbar wurde, erregte der augenscheinliche Umschwung der Verhältnisse bald die, allerdings nicht unberechtigte Eifersucht unserer Französischen Nachbarn. War doch bereits im ersten Jahre nach jenem Ereignisse der Verkehr auf der Mont Cenislinie um 24 pCt. zu Gunsten der neuen Schienenstrasse zurückgegangen! Und weitere Einbussen waren zu befürchten, je mehr sich u. a. der Englisch-Indische Weltverkehr von der bisherigen Strasse über Calais-Mont Cenis-Piacenza-Brindisi der neuen Linie über die Nordseehäfer-Basel-St. Gotthard-Piacenza-Brindisi, also auch den Deutschen Eisenbahnen zuzuwenden drohte. Deutschland aus dieser internationalen Verkehrsbewegung herauszudrängen, dieser mit unverholener Offenherzigkeit ausgesprochene Gedanke erfreute sich seither einer besonderen Popularität in Frankreich und liess die, dieser Absicht entgegenkommenden Projekte mit bemerkenswerther Schnelligkeit entstehen. Dass auch die Schweiz aus einer durch die Alpen geführten, neuen Schienenstrasse für sich nur Vortheile erhoffen konnte, ist ohne weiteres ersichtlich; und demgemäss haben diese beiden Länder, deren — zwar von verschiedenen Gesichtspunkten ausgehende — Interessen in der Sache selbst, durch welche dieselben zu fördern seien, übereinstimmten, sich die weitere Verfolgung der Angelegenheit rastlos und thatkräftig angelegen sein lassen.

Für Frankreich war es ein, zum Theil durch Ehrgeiz im allgemeinen, zum Theil auch durch strategische Rücksichten diktirter Wunsch, die geplante Tunnelverbindung ausschliesslich auf Französischem Gebiete zur Ausführung gebracht zu sehen. Vornehmlich diesem Umstande hatte der Entwurf für eine Durchbohrung des Montblanc seine Entstehung zu verdanken, welcher bekanntlich durch Gambetta lebhaft begünstigt worden ist. Anderweitige Projekte wurden für den Grossen St. Bernhard und für den Simplon — dessen Durchtunnelung im übrigen bereits im Jahre 1857, also vor dem Gotthardprojekte, angeregt worden war — bearbeitet, und der Streit der Meinungen über die zweckmässigste Wahl der vorgeschlagenen Richtungen schwankte seitdem hin und her.

Ein entscheidendes Gewicht musste hierbei auf die in den Entwürfen in Aussicht genommene Höhenlage der Tunnel gelegt werden, von welcher die Bau- und Betriebskosten, sowie die Art der Bauausführung und der Betriebsgestaltung wesentlich abhängig ist. Während in früherer Zeit eine möglichst hohe Lage der Tunnel mit Rücksicht auf die alsdann geringere Längenausdehnung derselben für zweckmässig befunden wurde, haben die seither gesammelten Erfahrungen das Irrthümliche dieser Ansicht zweifellos erwiesen. Eine hohe Lage des Tunnels hat nämlich u. a. auch beträchtliche Steigungen der Zufahrtslinien, Schwierigkeiten hinsichtlich der Unterbringung und Verpflegung der Arbeiter, sowie hinsichtlich der Heranschaffung der Materialien und der gesammten Installationseinrichtungen für den Bau, ferner Betriebserschwernisse aller Art durch Schneeverwehungen, Stürme u. s. w. im Gefolge und vermehrt die Bau- und Betriebskosten. Zur Zeit darf es daher als Grundsatz gelten, dass auf einer, höher als 1500 m über dem Meeresspiegel angeordneten Strecke ein dauernder Betrieb nicht zu erwarten ist. Diesem Grundsatze widerspricht jedoch das von Französischer Seite vor 4 Jahren für den Grossen St. Bernhard aufgestellte Projekt, so dass dasselbe schon aus diesem einen Grunde als unausführbar bezeichnet werden kann. Für den Montblanc ist die Tunnelhöhe auf etwa 1000 bis 1050 m, für den Simplon auf etwa 700 m über dem Meeresspiegel angenommen.

Die wichtige Prüfung der in Frage kommenden geologischen Verhältnisse war drei namhaften Fachgelehrten anvertraut. Dieselben haben festgestellt, dass die bei dem Simplon zu erwartenden Formationen und Gesteinsbildungen voraussichtlich ähnliche wie bei dem St. Gotthard sein werden, dass dieselben bei dem — einer näheren Untersuchung freilich nicht gewürdigten — Grossen St. Bernhard vielfach in Mergel und Gips bestehen und bei dem Montblanc überaus ungünstige sein würden.

Weiterhin wurden die Wärmeverhältnisse des zu durchbohrenden Gebirges einer sorgfältigen Untersuchung unterzogen, wobei aus den Erfahrungen, welche bei dem Bau des St. Gotthardtunnels gesammelt sind, die Thatsache als wichtiger Anhaltspunkt diente, dass eine 30° Celsius überschreitende Temperatur auf die Leistungsfähigkeit und Gesundheit der Arbeiter, welche zahlreich der sogenannten Tunnelkrankheit verfielen, nachtheilig einwirkt. Leider sind die bereits durch Humboldt und Arago, und neuerdings insbesondere durch Dr. Stapf, den verdienstvollen Geologen der Gotthardbahn, gemachten Versuche, die Wärmeverhältnisse in dem Erdinnern nach wissenschaftlichen Grundsätzen zu ermitteln, bisher völlig vergeblich gewesen, da die hierbei in Frage kommenden Einzelnheiten sich der genauen Feststellung entziehen. Nach den somit grossentheils nur durch Vermuthungen begründeten Ansichten der Fachmänner dürfte bei der Simplondurchbohrung ein Wärmemaximum von etwa 35° Celsius zu erwarten sein. Dieser allerdings sehr unerwünschten Erscheinung würde indessen durch künstliche Abkühlungseinrichtungen — u. a. durch die Anlage von Lüftungsschächten an zwei, durch Einsattelungen des Gebirges für diesen Zweck besonders geeigneten Stellen, durch Einführung von Eiswagen in den Tunnel u. s. w. — voraussichtlich erfolgreich entgegengewirkt werden können, zumal auch bedeutende Wasserkräfte für die Betreibung der bezüglichen Einrichtungen zur Verfügung stehen, und man darf hoffen, dass die Herstellungskosten des Tunnels durch solche Massnahmen beträchtlich herabgemindert werden können. Für den Montblanc wird indessen eine Wärme bis zu 52° Celsius als wahrscheinlich bezeichnet, deren künstliche Ermässigung überdies in Ermangelung ausreichender Wasserkräfte undurchführbar erscheint.

Hinsichtlich der Zufahrtslinien hat das Simplonprojekt vor der Montblanclinie die tiefere Lage, die bereits vorhandene Strecke der Rhonebahn und die günstigen, meist in gleichmässigem Gefälle von 22 ‰ (1 : 46) liegenden örtlichen Verhältnisse für die noch zu bauenden Strecken voraus. Die für den Montblanctunnel gewählte Höhenlage lässt die Herstellung der demgemäss ebenfalls hochliegenden Zufahrtslinien mit Rücksicht auf die alsdann erforderlichen kolossalen Bauwerke geradezu als ausgeschlossen erscheinen.

Unter den für die Simplonbahn bearbeiteten Entwürfen hat die glückliche Lösung des Ingenieurs Lommel, welche im Jahre 1878 auf der Pariser Ausstellung zu sehen war, berechtigtes Aufsehen erregt. Durch denselben war die Ausführbarkeit der Anlage, für welche ein Tunnel von etwa 20 km Länge in Aussicht genommen war, als zweifellos nachgewiesen. Trotzdem versuchten Französische Einflüsse — selbstverständlich in der Hoffnung auf die Montblanclinie — das für eine internationale Verkehrsstrasse angeblich unzureichende Projekt zu verdrängen. Allein der gesunde Grundgedanke desselben war als durchschlagend anerkannt, und die weiteren Bearbeitungen, unter welchen namentlich diejenige des Ingenieurs Jean Meyer hervorzuheben ist, hatten im wesentlichen nur den Zweck, eine Herabminderung der Kosten im Sinne des Entwurfs von Lommel anzustreben.

Eine neuerdings behufs Entscheidung dieser wichtigen Angelegenheit berufene Kommission soll sich bereits zu Gunsten eines dieser abgeänderten Entwürfe ausgesprochen haben. Die Veröffentlichung des betreffenden Gutachtens wird in kürzester Zeit erwartet. K—e.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen.

Der Werth solcher Entscheidungen, von welchen wir die in letzter Zeit bekannt gewordenen weiter unten mittheilen, wird bei uns nicht genug gewürdigt. Dieselben sollten beim Bau und Betrieb, sowie bei der allgemeinen Verwaltung der Eisenbahnen zur Nutzanwendung gelangen, daher auch zur Erläuterung der diesbezüglichen Bestimmungen dienen. Andererseits sollten die gesetzlich oder doch gewohnheitsrechtlich als Präjudikate geltenden Entscheidungen besonders dann einer kritischen Besprechung unterzogen werden, wenn dadurch untergerichtliche oder selbst vom Oberstgericht früher gefällte Urtheile aufgehoben oder abgeändert werden. Es könnten dadurch gewisse Einseitigkeiten oder gar Unrichtigkeiten der Eisenbahn-Rechtspflege behoben und die mit der Zeit nothwendigen Abänderungen gesetzlicher Vorschriften geregelt werden. Dazu gehört aber die periodische und systematische Zusammenstellung solcher Entscheidungen. Für Oesterreich sind schon vor Jahren derartige Sammlungen von dem gegenwärtigen Generaldirektionsrath - Stellvertreter der K. K. Staatsbahnen, Dr. Victor Röll, und dem Advokaten Dr. Epstein erschienen. Die Fortsetzung derselben wäre dringend geboten, und möchte es vielleicht Sache der Direktorenkonferenz sein, eine solche zu veranlassen, wenn die Genannten hierbei nicht ihre Rechnung gefunden haben sollten. Für Ungarn ist eine

solche Sammlung gar nicht veröffentlicht worden. Es wäre daher auch die Wiederaufnahme der früheren Gepflogenheit wünschenswerth, dass die Bahnverwaltungen einander alle und nicht blos die interessant erscheinenden Prozesse der einzelnen Bahnen mittheilen, um damit nicht auf die unzuverlässigen Berichte der Fachblätter angewiesen zu sein.

Massregeln gegen die Cholera.

Die K. K. Ministerien des Innern und des Handels haben mit Rücksicht auf die bestehende Choleragefahr das Verbot der Sendung von gebrauchten Kleidungsstücken, Wäsche, Betten u. s. w. in nicht verlässlich infektionsfreiem Zustande aus Choleraorten, sowie das Verbot des Sammelns, Transportes und Bezuges von Hadern aus Choleragegenden, insbesondere aus Ungarn, streng untersagt. Von mehreren durch die Verschleppung der Cholera-epidemie zumeist bedrohten Bahnen wurde dem Zugpersonal zur Pflicht gemacht, allen verdächtigen Verunreinigungen von Koupees der Personenwagen eine besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und vorkommende Fälle dem Stationschef der nächsten Station anzuzeigen, damit die gebotenen sanitären Massnahmen rechtzeitig durchgeführt werden können. Die Reisenden sollen aus solchen Koupees aussteigen und letztere von einer weiteren Benutzung — durch Anlegung von Plomben an die Thüren — ausgeschlossen und in der Endstation oder dort, wo der als verdächtig bezeichnete Wagen ausgewechselt werden kann, der eingehendsten Desinfektion unterzogen werden.

Aufhebung der Choleramassregeln gegen Italien.

Da die Gesundheitsverhältnisse Italiens, insbesondere der an Oesterreich - Ungarn angrenzenden Provinzen, andauernd günstige sind, so dass eine besondere Gefahr der Einschleppung der Cholera nach Oesterreich nicht besteht, so wurde von der Regierung von allen bezüglichen Massnahmen, insbesondere von dem Wagenwechsel und der sanitären Revision der Reisenden Abstand genommen.

Die Budgetvorlage des Ungarischen Finanzministers bezüglich der Staats- und Lokalbahnen.

Zu dem in No. 87 u. 89 S. 924 u. 944 dieser Zeitung Mitgetheilten ist folgendes nachzutragen: Der weitaus überwiegende Theil der Begründung, mit welcher das Kommunikationsministerium seinen Ressortvoranschlag begleitet, beschäftigt sich der „N. Fr. Pr.“ zufolge naturgemäss mit den Ungarischen Staatsbahnen. Das vorgelegte Budget derselben beruht schon auf der neuen Organisation, welche bekanntlich am Neujahrstage 1886 ins Leben getreten ist, und innerhalb welcher die Betriebsgruppen von acht auf fünf vermindert wurden. Der Bericht führt etwa das Folgende aus: Der Anschlag für 1887 beruht auf einer Bahnlänge von 5 162,405 km; davon entfallen 3 666,865 km auf Bahnen ersten Ranges, 1 472,192 km auf Bahnen zweiten Ranges und 23,348 km auf Bahnen dritten Ranges. Die Ungarischen Staatsbahnen besitzen 4 226,212 km eigene Linien, 8,522 km fremde Linien, die von den Staatsbahnen betrieben werden, 141,469 km Vizinalbahnen, welche auf eigene Rechnung betrieben werden und 713,525 km Vizinalbahnen, welche gegen Vergütung der Selbstkosten von den Staatsbahnen betrieben werden, daher zusammen 5 089,728 km; ausserdem gibt es 19,367 km eigene und 53,31 km fremde Industriegeleise. Im Vergleiche zum Voranschlage des laufenden Jahres zeigt sich eine Vermehrung der Linien um 555,859 km, was einer Vermehrung von 12,26 pCt. gleichkommt. Die gesammten Betriebseinnahmen für 1887 wurden mit 36,5 Millionen, die gesammten Ausgaben mit 22 Millionen, der Ueberschuss daher mit 14,5 Millionen Gulden veranschlagt. Nachdem der Betriebsüberschuss für das laufende Jahr mit 15,348 Millionen veranschlagt wurde, so ergibt sich für diesen Titel für das Jahr 1887 ein um 0,848 Millionen geringerer Betrag. Die Grundlage der Veranschlagung für das künftige Jahr bildet ausser der Streckenlänge auch die zu erhoffende Zug- und Tonnen-Kilometeranzahl. Bezüglich des Verhältnisses zwischen den festgestellten Einnahmen und Ausgaben ist hervorzuheben, dass, während die Ausgaben im Jahre 1885 67,02 pCt. der Einnahmen ausmachten, im Jahrzehnte 1875 bis 1884 aber durchschnittlich 69,48 pCt. betrugen, dieser Prozentsatz für das Jahr 1887 mit 60,27 pCt. aufgenommen wurde. Bezüglich der Lokalbahnen, an welchen der Ungarische Staat betheiligt ist und die als Objekt einer finanziellen Operation dienen sollen, sind folgende Daten von Interesse: Die Lokalbahnen in Ungarn haben eine Schienenlänge von rund 1,220 km mit einem Anlagekapital von 56,2 Millionen Gulden, bestehend aus Prioritätsaktien im Betrage von 27,4 Millionen Gulden und Stammaktien im Betrage von 20,8 Millionen Gulden. Der Ungarische Staatsschatz ist an den meisten dieser Bahnen finanziell betheiligt. Letztere Lokalbahnen umfassen eine Länge von mehr als 800 km, und die Betheiligung des Staates umfasst einen Kapitalsbetrag von 2,8 Millionen Gulden. In Aussicht steht gegenwärtig der Bau von 419 km Lokalbahnen mit einem Anlagekapital von 3,5 Millionen Gulden, wovon 2,2 Millionen Gulden auf Prioritätsaktien und 1,3 Millionen Gulden auf Stammaktien entfallen; die Betheiligung des Ungarischen Staatsschatzes bei diesen Bahnen beträgt 190 000 fl. Die betreffenden Bahnen sind die folgenden: Horgos-O.-Becze, N.-Karolyi-Zilah, Debreczin-L.-Abony und Essegg-Nasitsch. Die Prioritätsaktien der meisten Ungarischen Lokalbahnen sind im Auslande untergebracht, diejenigen einzelner Unternehmungen, wie der Barcs-Pakracer, im Inlande; die Stammaktien befinden sich fast ausschliesslich in dem Besitze des Staates, dessen Kapitalsbetheiligung in der Uebernahme von Stammaktien besteht, dann in dem Besitze der Komitate und der Interessenten. Der Besitz des Ungarischen Staatsschatzes an solchen Aktien ist nicht bedeutend; er beträgt, wie aus den früher angeführten Ziffern hervorgeht, rund 2,8 Millionen Gulden. Ausserdem befindet sich ein Aktienbetrag von mehr als einer Million Gulden als Kaution in den Kassen der Regierung als Gegenleistung dafür, dass die Ungarischen Staatsbahnen ihre Betriebsmittel für die betreffenden Lokalbahnen zur Verfügung stellen.

Die Interessengemeinschaft der Galizischen Bahnen.

Eine solche ist, wie nun bestimmt verlautet, statt der ebenfalls in Erwägung gezogenen Betriebsvereinigung (s. No. 89 S. 945 dieser Zeitung) vom Handelsministerium und zwar nach denjenigen Vorschlägen geplant worden, welche in der zu Ende vorigen Jahres erschienenen und in dieser Zeitung auch besprochenen Schrift (No. 1, S. 9 1886) des Alfred Ritter von Deyma angedeutet und in 7 Punkten zusammengefasst wurden. In der Tarifabtheilung der Oesterreichischen Staatsbahnen wird auch an dem Entwurfe eines diesfälligen Uebereinkommens zwischen den Galizischen Bahnen gearbeitet, welches denselben nach Genehmigung der Generaldirektion zur Aeusserung mitgetheilt werden soll, damit dann eine Konferenz der betheiligten Bahnen stattfinde, deren Beschlüsse selbstverständlich der Genehmigung des Handelsministeriums und der gedachten Verwaltungen vorbehalten bleiben. Die Blätter weisen übrigens ziffernmässig nach, dass die Galizische Transversalbahn ihrem Namen und ihrer Bestimmung entgegen bezüglich des Transitverkehres mit den andern Galizischen Bahnen, trotz der mit denselben geschlossenen Kartelle, unmöglich konkurriren kann.

Staatliches Uebereinkommen bezüglich der Mühlkreisbahn.

Die „W. Z.“ veröffentlichte am 4. d. Mts. das Uebereinkommen, welches zwischen dem Finanz- und Handelsministerium einerseits und den Konzessionären der Lokalbahn von Linz-Urfahr nach Aigen andererseits abgeschlossen wurde, um die gesetzlich bewilligte Betheiligung des Staatsschatzes an der Kapitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues des genannten Schienenweges zu regeln. Nach diesem Uebereinkommen übernimmt der Staat Stammaktien im Betrage von 900 000 fl., wenn die Konzessionäre den Rest des gesammten Baukapitals, welches letztere mit 2 300 000 fl. bemessen ist, ohne Belastung des Aerars beschaffen. Das Land Oberösterreich hat 50 000 fl. in Stamm- und 150 000 fl. in Prioritätsaktien zu übernehmen. Die Konzessionäre haben den Restbetrag des mit 980 000 fl. bemessenen Stamm-Aktienkapitals, also 30 000 fl., und den Rest des mit 1 320 000 fl. festgesetzten Prioritäts-Aktienkapitals und somit 1 170 000 fl. für ihre Rechnung zu nehmen. Die Dividende, welche den Prioritätsaktien gebührt, bevor für die Stammaktien der Anspruch auf einen Dividendenbezug eintritt, darf nicht höher als mit 4 pCt. bemessen werden. Die Einzahlung auf die vom Staate zu übernehmenden Stammaktien erfolgt in drei gleichen Jahresraten vom Tage der Uebergabe der Lokalbahn Linz-Urfahr-Aigen an den öffentlichen Verkehr.

Lokalbahn von Rohr nach Bad Hall.

Wie das „C. Bl. f. E.“ berichtet, ist der Kremsthal-Bahngesellschaft unter dem 5. Oktober die Konzession zum Bau und Betrieb der projektirten Lokalbahn von Rohr nach Bad Hall ertheilt worden. Die 4,2 km lange Flügelbahn führt von der Station Rohr-Bad Hall, welche künftighin „Unter-Rohr“ benannt wird, in südöstlicher Richtung, den Ort Hehenberg, woselbst eine Personen-Haltestelle errichtet werden soll, berührend, bis zu der nächst dem Markte Bad Hall anzulegenden Endstation. Die effektiven Baukosten der Flügelbahn, welche mit dem Betrage von etwa 151 400 fl. veranschlagt sind, werden durch einen Beitrag des Landes Oberösterreich in der Höhe von 30 000 fl. und bezüglich des Restbetrages durch Ausgabe von neuen, zum vollen Nennwerthe einzuzahlenden Aktien der Kremsthal-Bahngesellschaft aufgebracht, welche mit den bisher emittirten Aktien dieser Gesellschaft vollkommen gleiche Rechte geniessen. Die Betriebsführung der Bahn wird von der Lokomotivfabrik-Firma Krauss & Co. in München und Linz, welche auch den Betrieb auf der Hauptlinie der Kremsthalbahn besorgt, gegen eine angemessene Entschädigung übernommen werden.

Die Oesterreichischen Staatsbahnen in fremdem Betriebe.

Der Bericht über die finanziellen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der in fremdem Betriebe befindlichen K. K. Staatsbahnen im Jahre 1885 ist soeben veröffentlicht worden. Es sind dies die Strecken Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal im Betriebe der Mährisch-Schlesischen Centralbahn und die Linien Mürzzuschlag-Neuberg und Unterdrauburg-Wolfsberg im Betriebe der Südbahn. Der Betriebsüberschuss betrug bei diesen 4 Bahnen 25 800 fl., um 566 fl. weniger als im Jahre 1884.

Benutzung der Reichsstrassen für Lokalbahnen.

Laut Entscheidung des Oesterreichischen Obersten Gerichtshofes vom 18. Mai d. J. erklärt das Gesetz vom 25. Mai 1880 R.-G.-Bl. No. 56, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Lokalbahnen, nur die Benutzung von Reichsstrassen für zulässig; aber auch diese Benutzung kann nur infolge eines getroffenen Uebereinkommens stattfinden, und nur dieses Uebereinkommen, nicht aber das Gesetz kann als ein Rechtstitel für die Benutzung angesehen werden. Die Eintragung eines solchen für eine Lokalbahn in Anspruch genommenen Reichsstrassentheils darf ohne Nachweis der Erwerbung des Eigenthumes nicht erfolgen. — In den Gründen zu dieser Entscheidung wird auf Art. VII des erwähnten Gesetzes hingewiesen, worin die Bedingungen für die Benutzung öffentlicher Strassen festgestellt werden. Ferner wurden die §§ 19 und 27 des Gesetzes vom 19. Mai 1874 R.-G.-Bl. No. 70, betreffend die Anlegung von Eisenbahnbüchern, angezogen, nach welchen dem Gesuche um Eröffnung einer Eisenbahn-Grundbuchseinlage u. a. die mit den gesetzlichen Erfordernissen versehenen Urkunden über den Erwerb der betreffenden Liegenschaften noch eine Urkunde über die Rechtmässigkeit des einzutragenden Besitzes anzuschliessen ist.

Schutz der Eisenbahnbediensteten.

Laut Entscheidung des K. K. Obersten Gerichtshofes vom 6. Oktober 1886 wird durch den Umstand, dass der Eisenbahnbedienstete nicht vorschriftsmässig beeidet wurde, derselbe nicht des im § 68 und 87 St.-G. (öffentliche Gewaltthätigkeit durch thätliche Beleidigung) vorgesehenen Schutzes verlustig. — In der Begründung wird ausgeführt, dass für die Aufnahme von Eisenbahnbestellten in den Bereich der vorerwähnten Paragraphen nicht etwa nur nationalökonomische Rücksichten, wie beim Forstpersonale, sondern vor allem Rücksichten für die körperliche Sicherheit und das Leben von Menschen massgebend waren, zu deren Sicherung nicht selten ausserordentliche und sehr dringende Vorkehrungen getroffen werden müssen, für welche das regelmässig in Verwendung stehende beeidete Bahnpersonal nicht ausreicht. Die Strafbarkeit der thätlichen Beleidigung eines Bahnorganes liegt aber darin, dass hierbei nicht die Person, gegen welche ein Angriff ausgeführt wurde, sondern die öffentliche Autorität, mit der sie bekleidet ist, in den Vordergrund tritt, und dass ein Missachten derselben in dem Verhalten des Thäters gegen den angegriffenen Bahnbediensteten verkörpert erscheint.

Entschädigung für eine im Dienste erfolgte körperliche Beschädigung.

Laut Entscheidung des K. K. Obersten Gerichtshofes vom 3. November d. J. wurde die von einem Lokomotivführer infolge seines Falles in eine Ventilgrube von der betreffenden Bahnanstalt geforderte Entschädigung von 15 000 fl. auf 200 fl. herabgemindert, wobei ihm noch die ausserdem verlangten Heilungskosten abgesprochen wurden. — In den Gründen wird ausgeführt, dass nach den Erhebungen das Verschulden an dem Unfalle nicht allein durch die ungenügende Beleuchtung des Heizhauses, sondern auch durch die eigene Unvorsichtigkeit des Beschädigten erfolgt und sein Verschulden ein überwiegend grösseres ist. Das Schmerzensgeld musste demnach gemäss § 1304 des A. B. G.-B. um so mehr herabgemindert werden, als die klägerische Forderung äusserst hoch war und schon von der ersten Instanz, welche das alleinige Verschulden der Bahnanstalt annahm, auf den zehnten Theil herabgesetzt war. Die geforderten Heilungskosten konnten deshalb nicht bewilligt werden, weil der Beschädigte die ihm vom Krankenverein der Bahnanstalt angebotene unentgeltliche Hilfe ausgeschlagen hat; überdies auch gemäss dem obigen und dem § 1325 des A. B. G.-B. nur der ohne sein Verschulden am Körper Beschädigte den Ersatz der Heilungskosten beanspruchen kann.

Unzulässigkeit der Pfändung von Kilometergeldern.

Laut Entscheidung des K. K. Oesterreichischen Obersten Gerichtshofes vom 25. Sept. d. J. fallen die Kilometergelder des Eisenbahn-Fahrpersonals nicht unter jene Bezüge, welche nach dem Gesetze vom 22. April 1882, R.-G.-Bl. No. 123, der Zwangsvollstreckung unterworfen sind. Die Eisenbahnverwaltungen sind daher zur Löschung jener Vormerkungen berechtigt, welche ihnen, entgegen den Bestimmungen obigen Gesetzes, von den Gerichten aufgetragen werden. — In den Gründen wurde die Einwendung der gegen eine solche Pfändung sich verwahrenden Verwaltung als berechtigt anerkannt, dass nämlich die Kilometergelder zur Bestreitung des grösseren Aufwandes während der Dienstleistung bestimmt sind, daher gemäss § 3 des bezeichneten Gesetzes der Zwangsvollstreckung entzogen sind.

Einnahmen der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Im Monat September 1886 wurden auf den Oesterreichischen Staatsbahnen an Einnahmen 3 945 653 fl. gegen 3 880 190 fl. im September 1885 erzielt. Die Einnahmen zeigen demnach eine Steigerung von 65 463 fl. Die Gesammteinnahmen aller Linien betragen für September 1886 4 454 403 fl. gegen 4 350 098 fl. im September 1885 und erweisen sich demnach im laufenden Jahre 104 305 fl. als Mehreinnahmen; hiervon sind abzuziehen für die im Berichtsmonat des Vorjahres noch nicht eröffnet gewesenen Linien Asch - Rossbach, Fehring - Fürstenfeld, Wels - Aschach 12 313 fl., so dass sich die Steigerung für September auf 91 992 fl. berechnet. Für die Periode Januar bis Ende September 1886 betragen die Einnahmen 33 835 536 fl. gegenüber 32 523 453 fl. der gleichen Periode des Vorjahres. Die Einnahmen zeigen demnach in den Monaten Januar bis September des laufenden Jahres eine Erhöhung von 1 312 083 fl. Nach Abzug von 185 752 fl. als Einnahmen für die obigen Lokalbahnen und der Lokalbahn St. Pölten-Tulln, bei letzterer jedoch nur für die Zeit bis einschl. Juli, ergeben sich 1 126 331 fl. als Mehreinnahmen für die Zeit vom 1. Januar bis Ende September bei gleichen Streckenlängen, so dass eine Zunahme der Einnahmen von 2,8 pCt. für das Kilometer sich ergibt.

Angriffe auf Eisenbahnstationen.

Vor längerer Zeit hatten wir über eine Reihe von Einbruchsdiebstählen auf abgelegenen Stationen in der Nähe von Wien mit dem Bemerken berichtet, dass diesen, zumeist von entlassenen, mit den Lokalitäten vertrauten Arbeitern herrührenden Verbrechen nur durch die Bewaffnung der Wächter und durch Beigabe eines tüchtigen Hundes abzuhelfen wäre. Leider liegen nun wieder Berichte über eine Reihe solcher Angriffe auf der Strecke Hainfeld-Leobersdorf vor, deren Einzelnheiten vermuthen lassen, dass man es mit einer wohlorganisirten Bande von Verbrechern zu thun hat, gegen welche die grösste Energie der Behörden aufgeboten werden sollte.

Die Sekundärbahn Filegyháza-Csonyrád.

Die zur Verwirklichung dieses Bahnprojektes von der Oesterreichisch - Ungarischen Staatsbahn ausgegangene Aufforderung wurde vom betreffenden Komitatsausschusse erörtert. Derselbe hob die durch die Herstellung der Bahn zu erhoffenden Vortheile hervor, worauf das Komitat den Betrag von 20 000 fl. bewilligte, welcher der Bahnverwaltung unter dem Vorbehalte zur Verfügung gestellt werden soll, dass der Bau der Vizinalbahn sofort in Angriff genommen werde, wenn alle hinsichtlich der Konzessionirung derselben gestellten Bedingungen erfüllt seien.

Die Debrecziner Lokalbahn-Aktiengesellschaft.

Dieselbe hielt am 8. d. Mts. ihre konstituirende Generalversammlung ab, genehmigte den mit den bisherigen Besitzern der Bahn, Lindheim & Comp. und Neufeld, geschlossenen Kaufvertrag und wählte den Direktions- und Aufsichtsrath, darunter Wilhelm und Alfred v. Lindheim und Karl Neufeld.

11. ordentliche Generalversammlung der Wiener-Neustädter Lokomotivfabrik.

Nach dem über die Geschäftsperiode 1885/86 erstatteten Bericht des Verwaltungsraths war der im abgelaufenen Jahre zu Tage getretene Bedarf an Lokomotiven ein so geringer, wie kaum in einer der für die Gesellschaft ungünstigsten früheren Geschäftsperioden, und musste die Verwaltung deshalb ihre Aufmerksamkeit in erhöhtem Masse auf Einbeziehung anderer Arbeiten in die gesellschaftliche Fabrikation lenken, was auch von Erfolg begleitet war.

Auch für das laufende Jahr sind die Aussichten für den gesellschaftlichen Industriezweig unerfreulich und die Hoffnungen der Verwaltung vorwiegend auf das hilfreiche Eingreifen der Staatsverwaltung gerichtet. Unter Hinweis auf die Bilanz bemerkt der Bericht, dass das Hypothekar-Kostenkonto aus den Passiven verschwunden und das Eigenthum der Gesellschaft an ihren unbeweglichen Werthen nunmehr vollständig unbelastet ist. Weiterhin wird mitgetheilt, dass mit Rücksicht auf die düsteren Geschäftsverhältnisse die statutenmässig gebotenen Abschreibungen in der doppelten Höhe eingestellt wurden, und bittet der Verwaltungsrath um die nachträgliche Genehmigung dieses Vorgehens. Dieselbe wird ohne Erörterung ertheilt; ebenso wurden die Anträge in betreff der Verwendung des Geschäftserträgnisses angenommen. Hiernach gelangen von dem zuzüglich des vorjährigen Gewinnvortrages mit 384 242 fl.

ausgewiesenen Reingewinn 20 fl. für die Aktie gleich 10 pCt. mit 196 080 fl. als Dividende, und zwar vom 16. d. Mts. ab zur Vertheilung; 76 370 fl. werden dem Reservefonds zugeführt, welcher hierdurch auf die Höhe von 150 000 fl. gebracht wird, während die nach statutengemässer Dotirung der Tantiemen erübrigenden 92 511 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Ob Prinz Waldemar oder der Fürst von Mingrelien der Herrscher Bulgariens wird, kümmert unsere Börse wenig. Die Reisen der Deutschen Bankdirektoren hierher (auch Bleichröder war in Prag) stellen für die Banken schöne Geschäfte in Aussicht, daher deren Aktien bedeutend stiegen. Dies zog auch die Steigerung der Bahnwerthe nach sich, wozu noch einige besondere Umstände beitrugen. Ferdinands-Nordbahn (2330) konvertirt ihre 1872er, die sog. Bleichröder 5 pCt. Anleihe, gegen 4 pCt.; die Böhmische Nordbahn (186) verlängert ihr Konvertirungsübereinkommen; die 3 pCt. Prioritätenanleihe der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn (244) von 40 Millionen Gulden wurde bedeutend überzeichnet. (Ueber diese 3 Finanzoperationen berichten wir nachträglich.) Diese und Carl-Ludwig (199,10) stiegen auch infolge von Deckungskäufen für einen verstorbenen Spekulanten. Die Steigerung der Elbethal (171,50) wäre bedeutender gewesen, wenn der ungünstige Wasserstand bei Laube nicht die Beförderung der Frachten erschwerte, weshalb auch Nordwestbahn (169,75), wo ein Waggonmangel eintrat, stationär blieb. Das Erlöschen der Cholera in Italien wirkte auf den Kours der Südbahn (105,40) günstig ein.

Russische Korrespondenz.

Verbesserung der Russischen Wasserwege.

Der Reichsrath hatte, wie die Russische „Petersburger Zeitung“ mittheilt, den Minister der Verkehrsanstalten aufgefordert, ein eingehendes Gutachten über die Verbesserung unserer Wasser-Verkehrswege auszuarbeiten. In Erfüllung dieses Auftrages hat der Minister einen genauen Plan der hierauf bezüglichen Arbeiten dem Reichsrath eingereicht. Die Untersuchungen sollen sich auf die westliche Düna — wir haben ausser dieser, die bei Riga vorüberfliesst, noch eine Düna, die nördliche Düna oder Russisch Dwina genannt, die sich ins weisse Meer im Norden ergiesst — den Pruth, Niemen und den Ilmensee erstrecken.

Arbeiten im Reval'schen Hafen.

Ueber die Erweiterungs- und Vertiefungsarbeiten im Revalschen Hafen, welche in der Zeit vom September 1885 bis zum August 1886 zur Ausführung gelangt sind, werden in dem vom handelsstatistischen Büreau des Revaler Börsenkomitees soeben herausgegebenen Jahrgange 1885 der „Beiträge zur Statistik des Handels von Reval und Baltischport“ folgende Mittheilungen gemacht: Sämmtliche laut Vertrag vom Juni 1885 übernommenen Ergänzungsarbeiten an dem neuen Bassin, so namentlich die Wegräumung der alten Senkkasten und der Schiffsüberreste bei der Einfahrt in dasselbe, der Bau der vorläufigen Schutzmole, die Bepflanzung des auf der Südseite des Bassins belegenen grossen freien Sandplatzes mit Gras, sind bis zum 1. Januar 1886 fertiggestellt worden. Der Bau des Bassins kann nun als in allen Stücken beendigt angesehen werden. Die Baukosten haben im ganzen, mit Anschaffung des Baggers „Stadt Reval“, 807 381 Rbl. betragen. Das neue Bassin bietet nunmehr einen bequemen und sicheren, gegen den Andrang der Wogen durchaus geschützten Anlegeplatz für die Schiffe. Was den Ausbau des inneren Hafens und die Instandsetzung der zerfallenen Bollwerke anbetrifft, so hat leider auch die letzte Bauperiode verstreichen müssen, ohne dass mit diesen so überaus nothwendigen Arbeiten hat begonnen werden können. Obschon die für diese Arbeiten erforderliche Summe bereits in das Budget des Bautenministeriums für 1886 aufgenommen war, hat die Prüfung und theilweise Abänderung der betreffenden Projekte und Kostenanschläge im Ministerium so viel Zeit in Anspruch genommen, dass dieselbe erst im Sommer des Jahres 1885 beendigt wurde. Nunmehr soll in allerkürzester Zeit der Termin zur Vergebung der Arbeiten im Ministerium abgehalten werden, so dass dieselben wohl nicht vor dem kommenden Frühjahr in Angriff genommen werden können. Ob das Börsenkomitee wieder diese Arbeiten erhält, ist noch unbestimmt. Die jetzt zur Vergebung gelangenden Bauten umfassen die vollständige Instandsetzung und Wiederherstellung des nördlichen, östlichen und südlichen Bollwerks, verschiedene Baggerarbeiten und die Herstellung von 200 laufenden Faden Granitquai. Diese Arbeiten sollen im Laufe von zwei Jahren ausgeführt werden.

Besuch des Baltischen Polytechnikums in Riga.

Diese Hochschule zählt zur Zeit 781 immatrikulirte Studirende. Von diesen kommen auf die landwirthschaftliche Abtheilung 115, auf die chemisch-technische Abtheilung 283, auf die Feldmesserabtheilung 1, auf die Ingenieurabtheilung 93, auf die Maschinen-Ingenieurabtheilung 186, auf die Architektenabtheilung 24 und auf die Handelsabtheilung 79. Die Vorschule zählt 77 Schüler, und zwar 46 in Prima, 25 in Sekunda und 6 in Tertia.

Folgen der Verkehrseinschränkung auf der Baltischen Bahn.

Dieselben haben sich sofort am ersten Tage in empfindlicher Weise fühlbar gemacht. Insbesondere wird der Postverkehr durch die Aenderungen des Fahrplanes lebhaft betroffen, so dass eine bedeutende Schwächung der geschäftlichen Beziehungen zwischen Dorpat und Petersburg und damit allmählich eine Verminderung des Waarenverkehrs auf dieser Linie zu gewärtigen ist.

Rentabilität einzelner Linien des Sächsischen Staatsbahnnetzes im Jahre 1885

Während es in vielfacher Hinsicht, insbesondere für die Fragen des Staatshaushalts, völlig genügt, wenn die Rente des Bahnnetzes im grossen und ganzen berechnet wird, bietet doch die Feststellung des Ertrages der einzelnen Linien, zumal bei einem so vielgestaltigen, den verschiedensten Einflüssen unterliegenden Netze wie dem der Sächsischen Staatsbahnen, auch für weitere Kreise viel Interessantes, auch schon um deswillen, weil man mit Hilfe dieser Feststellung die Wirkungen der Konkurrenzmassnahmen der Nachbarbahnen, die in dem Gesammtergebniss des ganzen Netzes ununterscheidbar verschwinden, deutlich erkennen kann. Ebenso wird es allgemeiner interessiren, in welcher Höhe die in Sachsen bekanntlich mit besonderer Vorliebe gepflegten Schmalspurbahnen ihr geringes Anlagekapital verzinsen.

Die einzelnen Linien der Sächsischen Staatsbahnen rentirten sich im Jahre 1885 in absteigender Reihenfolge in nachstehender Weise:

Linien	Bahnlänge im Betrieb km	Reinertrag ℳ	Prozente des Anlagekapitals	gegen 1884 pCt.
Pirna-Berggiesshübel	14,92	111 196,81	12,202	+ 1,857
Höhlteich - Wüstenbrand mit Kohlenbahnen	13,84	302 570,84	11,013	+ 0,335
Leipzig-Hof	172,59	6 663 112,66	9,228	— 0,011
Bodenbach-Dresden-Altst.	62,50	2 423 359,87	8,094	— 0,157
Görlitz-Dresden-Altst.	105,94	2 450 941,28	7,178	+ 0,574
Stollberg - St. Egidien mit Kohlenbahnen	21,49	411 867,46	7,057	+ 1,003
Schwarzenberg - Zwickau mit Zweigbahn	45,58	817 391,61	7,051	— 0,076
Brunn-Greiz	9,75	64 582,55	6,868	+ 0,447
Werdau-Weida	32,59	214 185,79	6,708	+ 3,900
Dresden-Werdau mit Kohlenbahnen bei Dresden	162,33	4 551 688,36	6,382	+ 0,642
Leipzig - Dresden mit Zweigbahn	122,56	4 016 058,35	5,405	— 0,214
Schönbörnchen-Gössnitz	12,58	141 106,37	5,043	+ 0,677
Wilkau-Saupersdorf	10,05	34 842,19	4,763	+ 1,005
Riesa-Chemnitz	67,51	1 045 807,49	4,663	+ 0,020
Gössnitz-Gera	35,11	213 067,60	4,440	— 0,033
Kieritzsch - Chemnitz mit Zweigbahn	67,90	959 357,34	3,938	+ 0,317
Borsdorf-Coswig	103,97	956 477,80	3,910	+ 0,514
Reitzenhain - Flöha mit Zweigbahn	68,09	372 748,02	3,841	— 0,121
Radebeul-Radeburg	16,55	29 908,69	3,377	+ 0,805
Zeithain-Elsterwerda	21,65	112 600,67	2,979	+ 1,836
Hainsberg-Kipsdorf	25,74	43 242,40	2,654	— 1,041
Zwickau-Falkenstein	33,29	109 950,82	2,636	+ 0,096
Plagwitz-Gaschwitz	9,79	34 078,68	2,466	+ 0,410
Plauen-Eger	74,07	499 504,01	2,411	— 0,005
Annaberg-Flöha	43,06	218 624,51	2,335	+ 0,196
Nossen-Moldau	63,40	264 340,19	1,876	+ 1,284
Niederneukirch - Bischofswerda	9,44	36 979,06	1,844	— 1,316
Kamenz-Pirna	46,57	297 099,65	1,716	— 0,001
Zittau-Markersdorf	13,72	14 199,30	1,689	+ 1,402
Hainichen-Niederwiesa	17,65	75 569,94	1,654	+ 0,281
Weida-Mehltheuer	35,07	55 315	1,507	+ 2,328
Chemnitz-Adorf mit Zweigbahn	122,67	284 801,20	1,481	+ 0,066
Glauchau-Wurzen	82,04	171 704,82	1,457	+ 0,115

Oberoderwitz-Wilthen . .	33,38	121 620,98	1,403	+ 1,125
Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg	17,33	31 915,89	1,254	+ 0,090
Ebersbach-Löbau	14,87	31 261,26	0,986	+ 0,619
Wolfsgefärth-Weischlitz .	56,57	111 400,55	0,775	— 0,613
Klotzsche-Königsbrück .	19,49	6 426,01	0,755	— 0,126
Oschatz-Döbeln	30,92	13 489,98	0,744	—
Rosswein-Hainichen . . .	19,92	13 146,92	0,627	+ 0,060
Rochlitz-Penig	20,70	8 672,34	0,286	— 0,208
Bautzen-Schandau . . .	64,18	52 542,12	0,256	— 0,126
Riesa-Nossen	33,53	4 549,71	0,063	+ 0,026
Neustadt-Dürrröhrsdorf .	16,06	198,38	0,007	+ 0,018

Zuschüsse erforderten:

Zittau-Löbau	33,96	5 167,21	0,048	— 0,113
Herlasgrün-Oelsnitz . . .	47,07	28 738,63	0,431	+ 0,114
Scheibe-Warnsdorf-Eibau	23,25	31 704,76	0,621	+ 0,086
Weipert-Annaberg . . .	19,05	15 215,56	0,786	— 0,364
Mosel-Ortmannsdorf . . .	13,94	2 336,19	1,443	—

Das gesammte Bahnnetz in seiner Länge von 2 208,23 km ergab, wie wir dies bereits in No. 47 dieses Blattes S. 543 berichteten, einen Ueberschuss von 28 310 344,11 *M.* und mithin eine Verzinsung des auf 601 521 187,33 *M.* berechneten mittleren Anlagekapitals mit 4,706 pCt., gegen das Vorjahr mehr 0,135 pCt.

Die Betriebseinnahmen des Jahres 1885 sind gegen die des Vorjahres um 1 236 218 *M.* gestiegen, davon entfällt der weitaus grösste Theil mit 860 330 *M.* auf den Personenverkehr; doch auch der Güterverkehr hat 390 955 *M.* mehr ergeben (während die sonstigen Einnahmen um 15 067 *M.* zurückgegangen sind). Dass der Güterverkehr wieder eine Mehreinnahme aufweist, ist angesichts der eingetretenen Instradirungsänderungen und der Tarifermässigungen des Jahres 1884 — die zur vollen Wirksamkeit erst im Jahre 1885 kommen konnten — besonders erfreulich. Freilich weist der Güterverkehr im Vergleich mit dem Jahre 1883 noch immer einen Minderertrag von 1 162 504 *M.* auf, eine Folge der nur gedachten Momente und zugleich der fortgesetzten Verminderung der durchschnittlichen Weglänge der Gütertransporte (1883 75,83 km, 1884 74,25 km und 1885 71,87 km pro Tonne).

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind dagegen im Vergleich mit 1883 um 1 809 666 *M.* gestiegen.

Ueberhaupt ist durch die Ueberschüsse der Jahre 1884 und 1885 der Voranschlag des Staatsbudgets um 1 119 016 Mark überstiegen worden.

Im einzelnen ist zu bemerken, dass die grossen Durchgangslinien des Netzes Leipzig-Hof, Bodenbach-Dresden-Altstadt und Dresden-Leipzig in ihrem — wegen der absoluten Höhe besonders ins Gewicht fallenden — Ertrag zurückgegangen sind, eine Folge der Ablenkung des Durchgangsverkehrs, welche durch die allenthalben eingetretene Steigerung der Personenverkehrs-Einnahmen und durch Ersparnisse in den Betriebsausgaben nur theilweise wieder ausgeglichen werden konnten. So verursachte allein für Leipzig-Hof die Ablenkung des Süd-Norddeutschen Verkehrs auf die Preussische Konkurrenzroute via Probstzella einen Ausfall von nahezu 200 000 *M.* Für Bodenbach-Dresden ergab der direkte Güterverkehr mit fremden Bahnen einen Minderertrag von 190 000 *M.*, der Durchgangsverkehr einen solchen von 50 000 *M.* für Leipzig-Dresden von 203 000 und bezw. 50 000 *M.*, (besonders ist der Verkehr über Grossenhain und Röderau zurückgegangen). Wenn aber die Durchgangsrouten Görlitz-Dresden-Altstadt und Dresden-Werdau im Endergebniss einen kleinen Mehrertrag aufweisen, so beruht dies darauf, dass bei ersterer der Ausfall aus dem Transitverkehr (in Höhe von 156 000 *M.*) im wesentlichen durch die ausserordentliche Steigerung des Personenverkehrs, wie sie durch die Gewerbeausstellung in Görlitz hervorgerufen wurde, bei Dresden-Werdau aber ausser durch die Steigerung des Personenverkehrs verbunden mit Ersparnissen an den Betriebsausgaben, sowie auch durch die erhebliche Zunahme des Kohlenverkehrs aus den Werken bei Dresden und des Lugau-Oelsnitzer Reviers vollständig wieder ausgeglichen wurde.

Von den beiden bestrentirenden Linien Pirna-Berggiesshübel und Höhlteich-Wüstenbrand — die allerdings beide nur sehr geringe Längen, etwa 15 und 14 km, besitzen — verdankt die erstere ihren hohen Ertrag zumeist den Steintransporten von Rottwernsdorf nach der Elbe, letztere den Steinkohlentransporten aus dem Lugau-Oelsnitzer Revier nach Chemnitz. Die als normalspurige Sekundärbahn gebaute und betriebene Pirna-Berggiesshübler Bahn ist zugleich auch diejenige Linie, welche verhältnissmässig die geringsten Betriebsausgaben erfordert, nämlich nur 30,4 pCt. der Bruttoeinnahmen.

Den höchsten Ertrag im Verhältniss zur Bahnlänge hatte die oben bereits speziell erwähnte Linie Bodenbach-Dresden mit 91 827 *M.* für das Kilometer.

Die relativ grösste Zunahme der Verzinsung weist Werdau-Weida auf, nämlich eine solche von 3,9 pCt. (von 2,808 pCt. im Jahre 1884 auf 6,708 pCt.). Es ist dies eine Folge von Zuweisung neuer Transporte im Lokal- und auch im Transitverkehr nach Eröffnung der Theilstrecke Weida-Weida-Altstadt. Der nächstgrössten Zunahme von 2,328 pCt. bei Weida-Mehltheuer kann eine Bedeutung nicht beigemessen werden, da diese Linie erst am 1. Oktober 1884 eröffnet wurde, und somit die Ergebnisse der Jahre 1884 und 1885 zu einem Vergleich nicht geeignet sind.

Die Zahl der einen Betriebszuschuss erfordernden Linien ist, da die erst am 1. November 1885 eröffnete Linie Mosel-Ortmannsdorf richtiger Weise hier ausser Betracht zu lassen ist, von 6 auf 4 herabgesunken. Verschwunden aus dieser Zahl sind die oben schon speziell hervorgehobene Linie Weida-Mehltheuer und die Linie Neustadt-Dürrröhrsdorf. Zwei der im Defizit verbliebenen Linien, Herlasgrün-Oelsnitz und Scheibe-Eibau, haben dasselbe wenigstens vermindert, die beiden anderen aber, Zittau-Löbau und Weipert-Annaberg, haben sich in ihrem Ertrag gar noch verschlechtert.

Die schmalspurigen Bahnen ergaben, wenn auch keine hohe Rente, so doch wenigstens bis auf die nur mit 2 Betriebsmonaten zur Berechnung gelangte Linie Mosel-Ortmannsdorf kein Defizit. Die bestrentirende Linie war die älteste Schmalspurbahn Sachsens Wilkau-Saupersdorf mit einem Ertrag von 4,763 pCt. (gegen das Vorjahr mehr 1,005 pCt.). Dieses günstige Ergebniss stammt im wesentlichen aus dem vermehrten Steinverkehr aus Saupersdorf. Dann folgt Radebeul-Radeburg mit einer Rente von 3,377 pCt. (gegen das Vorjahr mehr 0,805 pCt.). Die Einnahmen stammen zumeist aus dem Personenverkehr, welcher rund 50 000 *M.* ergab, während der Güterverkehr nur rund 25 000 *M.* erbrachte. Die noch übrigen Schmalspurbahnen, Hainsberg-Kipsdorf — auf welcher besonders der in der ersten Zeit sehr bedeutende Personenverkehr erheblich nachgelassen hat —, Zittau-Markersdorf, Klotzsche-Königsbrück und Oschatz-Döbeln, ergaben Verzinsungen von nur bezw. 2,654, 1,689, 0,755 und 0,744 pCt., während Mosel-Ortmannsdorf einen Zuschuss von 1,443 pCt. erforderte, dergestalt, dass das gesammte in den gedachten 7 Schmalspurbahnen angelegte Kapital sich mit 2,023 pCt. verzinste. Die normalspurigen Bahnen allein verzinsen ihr Anlagekapital mit 4,728 pCt., so dass also durch Hinzutritt der Schmalspurbahnen die Rente des gesammten Netzes um 0,022 pCt. (d. i. auf 4,706 pCt.) herabgedrückt worden ist. Freilich darf man dabei nicht vergessen, dass der Staat bei Erbauung neuer Bahnen nicht lediglich die Erzielung einer Rente, sondern vielmehr allgemeine volkswirthschaftliche Vortheile im Auge hat, und dass andererseits der Ertrag der in Frage stehenden Linien, wenn sie normalspurig und also weit kostspieliger gebaut worden wären und auch den höheren Betriebsaufwand der Normalspurbahnen erforderten, ein noch weit geringerer sein würde. Schliesslich ist auch nicht ausser Acht zu lassen, dass die meisten Schmalspurbahnen erst sehr kurze Zeit im Betriebe sind und sonach ihre gegenwärtige Rentabilität noch keineswegs als massgebend für die Zukunft angesehen werden kann.

Litteratur.

Kalender für Elektrotechnik pro 1887. Bearbeitet von Josef Krämer, Ingenieur, Dozent der Elektrotechnik. Mit 50 Figuren. Wien, Verlag von Moritz Perles.

Dieser Kalender soll nach der in dem Vorworte ausgesprochenen Auffassung des Herrn Verfassers über den jeweiligen Stand der angewandten Elektrizitätslehre soweit Auskunft geben, dass beurtheilt werden kann, welche Ansprüche man an dieselbe zu stellen berechtigt ist, und was auf diesem Gebiete angeboten, was angenommen werden kann, ohne einen Misserfolg zu gewärtigen. Wir müssen es indessen bezweifeln, dass ein Taschenkalender — und in einer solchen Form mit allen dazu gehörigen Zuthaten ist auch das vorliegende Büchlein behandelt — den passenden Rahmen gewährt, um einem solchen, doch recht anspruchsvoll klingenden Programme annähernd gerecht zu werden. Unseres Erachtens ist dasselbe auch keineswegs erfüllt; der Herr Bearbeiter ist zu einer Zwitterlösung gelangt, welche weder wissenschaftlich das leistet, was er verheissen hat, noch den Anforderungen entspricht, welche man an einen Kalender zu stellen gewohnt ist. Ein solcher müsste nicht „vor allem demjenigen, der sich über den Stand der elektrotechnischen Wissenschaft informiren will“,

sondern demjenigen, welcher über denselben informirt ist, „als Hilfsmittel dienen". Bei dieser nicht völlig klaren Erkenntniss über den Zweck der Aufgabe sind Form und Inhalt mit einander in einen gewissen Widerspruch gerathen, welcher den Werth der Arbeit erheblich beeinträchtigt. Dadurch, dass den allgemeineren Angaben, welche sich in der Regel in einem Kalender vorfinden, ausschliesslich Oesterreichische Verhältnisse zu Grunde liegen, hat der Herr Verfasser sich ausserdem das Absatzgebiet seines Werkes beschränkt. Etwas ungewöhnlich in dem, doch für wissenschaftliche Kreise bestimmten Kalender erscheinen uns die Angaben über die Tage, an welchen die K. K. Hoftheater geschlossen sind, an welchen öffentliche Tanzmusik untersagt ist, und dergleichen. K—e.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Die in unserer Bekanntmachung vom 13. Oktober cr. ausgesprochene Einführung von Tarifveränderungen im **Süddeutschen Eisenbahnverband** erfolgt nicht am 1. Dezember d. J. sondern erst am 1. Januar 1887. (2390)

Frankfurt a/M., den 15. November 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnungen.

Eröffnung der Haltestelle Gehlberg. Mit dem 1. Dezember d. J. wird die neu erbaute, zwischen den Stationen Gräfenroda und Oberhof belegene Haltestelle Gehlberg für den Privatdepeschenverkehr, sowie für die Annahme und Auslieferung von Frachtgütern in Wagenladungen und von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren dem öffentlichen Verkehr übergeben. Wegen der in Kraft tretenden Tarife erfolgt besondere Bekanntmachung.

Erfurt, den 15. November 1886. (2391)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Mährisch - Süddeutscher Getreideverkehr. Unter Hinweis auf die Vorbemerkungen in folgenden Tarifen bezw. Nachträgen und zwar:

a) im Tarifheft 3 zum Theil III für den Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich), gültig vom 15. Oktober 1886;
b) im Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Malz etc. zwischen Stationen der Böhmischen Westbahn etc. einerseits und den Stationen Mannheim, Ludwigshafen, Frankfurt a/M. etc. andererseits, gültig ab 15. Oktober 1886;
c) im Nachtrage VI zum Böhmisch-Bayerisch - Hessischen Gütertarif Theil II Tarifheft No. 1 vom 1. Juni 1882, gültig ab 1. November 1886;
d) im Nachtrage VI zum Böhmisch-Bayerisch - Hessisch - Nassauischen Gütertarif Theil II Tarifheft No. 2 vom 1. Juni 1882, gültig ab 1. November 1886;

wird hiermit bekannt gegeben, dass mit dem Erscheinen dieser Tarife bezw. Nachträge der Mährisch-Süddeutsche Getreidetarif vom 15. Juli 1883 ausser Kraft getreten ist. (2392)

München, den 11. November 1886.
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Tiroler Güterverkehr. Am 1. Dezember 1886 tritt der Nachtrag III zum Gütertarif, Theil II, vom 15. November 1885 in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Waarenklassifikation des Haupttarifes bezw. II. Nachtrages.

München, den 14. November 1886.
Generaldirektion (2393)
der K. B. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Am 1. Januar 1887 treten die in unserm Lokalgütertarif in dem Hessisc-Badischen und dem Hessisch-Pfälzischen Gütertarif enthaltenen Frachtsätze für Mannheim transit und Ludwigshafen transit ausser Kraft.

An deren Stelle treten die für Mannheim und Ludwigshafen loco bestehenden Frachtsätze.

Mainz, den 15. November 1886. (2394)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Main - Neckarbahn. Zum Wechsel-Gütertarif zwischen dem Direktionsbezirk Frankfurt a/M. und der Main-Neckarbahn tritt am 20. d. Mts. der Nachtrag VII in Kraft, welcher neben verschiedenen Ausnahmetarifen eine Bestimmung über die Einbeziehung weiterer Stationen enthält.

Exemplare des Nachtrages sind durch die Expeditionen zu beziehen. (2395)

Darmstadt, den 13. November 1886.
Direktion der Main-Neckarbahn.

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Januar 1887 tritt ein neuer Verbandstarif, sowie der Nachtrag I zu demselben in Kraft. Der Haupttarif enthält die Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, der Südbahn-Gesellschaft und Ungarischen Westbahn und tritt an die Stelle des Verbandstarifs vom 1. März 1885 nebst Nachträgen. Der Nachtrag I umfasst die Stationen der Prag-Duxer und Dux - Bodenbacher Eisenbahn, sowie Prag (K. F. J. B.) transit und setzt die jetzt in Theil II Heft 1 und 2 des Sächsisch - Oesterreichischen Verbandstarifs enthaltenen Taxen für diese Stationen ausser Kraft.

In dem neuen Tarif werden wegen fehlenden und geringen Verkehrs mehrere Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, sowie die diesseitige Station St. Egidien entfallen, auch sind zwischen der diesseitigen Station Klingenthal und der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn direkte Sätze nicht mehr erstellt.

Durch den neuen Tarif und Nachtrag I werden neben vielen und erheblichen Ermässigungen auch einzelne Erhöhungen eingeführt, unter anderm bei Prag-Smichow (P. D. E.) und Dusnik in Stückgutkl. II, Kl. C 1, C 2 und A. T. 3, bei Laibach in Kl. C 1 u. C 2, bei Beraun im Klassengutverkehre, bei Ebenfurth-Mühle in A. T. 5 a u. 5 b, bei Stationen der Südbahn-Gesellschaft und der früheren Elisabeth- und Rudolfbahn in Eilgut.

Wann der Tarif und Nachtrag I käuflich zu haben sein wird, wird noch besonders bekannt gemacht. Bis dahin ertheilt unser Verkehrsbüreau auf Verlangen Auskunft.

Dresden, den 18. November 1886. (2396)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Januar 1887 kommen für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks **Hannover** einschliesslich der **Hoya-Eystruper** und der **Unterelbe'schen Eisenbahn** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Breslau** andererseits, beziehungsweise zwischen Stationen der **OldenburgischenStaatseisenbahnen** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Breslau** andererseits direkte Tarife zur Einführung, durch welche gleichzeitig die Bestimmungen und Beförderungspreise der Tarife und deren Nachträge

a) für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren in Wagenladungen im Hanseatisch-Schlesischen Verbande vom 1. Mai 1881, insoweit sich die darin enthaltenen Bestimmungen und Tarifsätze auf die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen im Verkehr mit den Stationen Harburg, Bremen, Bremerhaven, Geestemünde und Lüneburg beziehen,
b) für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für den Verkehr zwischen den Stationen der Braunschweigischen Eisenbahn einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg andererseits vom 15. September 1884 bezüglich des Verkehrs zwischen den Stationen Einbeck und Vechelde der Braunschweigischen Eisenbahn und den Stationen des Direktionsbezirks Breslau in der gegenwärtigen Abgrenzung,
sowie
c) die mit Gültigkeit vom 1. Mai 1885 im StaatsbahnverkehrHannover-Breslau zwischen Ottmachau und Geestemünde eingeführten direkten Frachtsätze für Vieh in gewöhnlichen Wagen und Kleinvieh in Etagewagen

aufgehoben werden.

Die durch den neuen Vieh- etc. Tarif Hannover-Breslau für Frankfurt a/M. eingeführten Frachtsätze, welche sowohl Ermässigungen, als auch Erhöhungen gegenüber den zur Zeit im Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Breslau für Frankfurt a/M., Nassauischer Bahnhof, und Frankfurt a/M.-Sachsenhausen bestehenden bezüglichen Frachtsätzen enthalten, haben vom 1. Januar 1887 ab auch für die letztgenannten beiden Stationen Anwendung zu finden.

Die neuen Tarife sind bei den betreffenden Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 14. November 1886. (2397)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Güterverkehr betr. Am 1. Januar 1887 tritt ein neuer Verbands - Gütertarif Theil II Heft 1 und 2 in Kraft. Diese Hefte enthalten neben erheblichen Ermässigungen auch einzelne Erhöhungen, namentlich in Stückgutklasse II, in Klasse C^1 und C^2, im Ausnahmetarif 2 (Stückgüter in Wagenladungen) und 3 (Wolle). Die Station Graslitz scheidet ganz aus diesem Tarife aus und für die Station Klingenthal werden die Sätze für den Verkehr mit Aussig - Teplitzer und Buschtêhrader Stationen aufgehoben.

Für erstere sind billigere Frachtsätze im neuen Tarife zwischen Ober-Graslitz und Sächsischen Stationen vom 1. Oktober d. J. enthalten und für letztere stellt sich die Fracht über die Oesterreichischen Linien billiger als jetzt.

Wann die neuen Tarifhefte durch die Verbandsstationen bezogen werden können, wird besonders bekannt gemacht. Bis dahin ertheilt unser Verkehrsbüreau auf schriftliche Anfrage Auskunft über dieselben. (2398)

Dresden, den 16. November 1886.
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit sofortiger Wirkung wird die für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtete Station Schlierbach der Gr. Bad. Staatseisenbahnen in den Südwestdeutschen Verbandsverkehr, sowie in den Nassau-Badischen Güterverkehr einbezogen. Nähere Auskuft über die Tarifverhältnisse ertheilen die diesseitigen Stationen. (2399)

Karlsruhe, den 15. November 1886.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Die Haltestellen Schönborn bei Breslau und Gross Gorzütz, sowie die an den Neubaustrecken Trachenberg-Herrnstadt und Hundsfeld-Gr. Totschen gelegenen Haltestellen werden mit sofortiger Gültigkeit in die **Staatsbahn-Güterverkehre Hannover und Oldenburg-Breslau** aufgenommen. Die Frachtberechnung findet nach der allgemeinen Kilometertariftabelle unter Zugrundelegung derjenigen Entfernungen statt, welche sich durch Anstoss der betreffenden Theilstrecken an die für die nächste Verbandstation bestehenden direkten Entfernungen bezw. Frachtsätze ergeben.

Nähere Auskunft hierüber ertheilen die betreffenden Güter-Expeditionen und unser Verkehrsbüreau. (2400)

Breslau, den 15. November 1886.
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Altona-Magdeburg. Am 1. Dezember d. J. tritt zu dem Gütertarife vom 1. März 1886 der Nachtrag II, sowie zu dem Anhange zum Gütertarife der Nachtrag I in Kraft.

Durch dieselben werden u. A. direkte Tarifsätze für die Stationen Jasnitz (gültig vom Tage der Betriebseröffnung) und Lanz des Direktionsbezirks Altona, Rothehütte, Königshof und Tanne der Halberstadt-Blankenburger Bahn, sowie Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl und ferner für Steinsalz und Siedesalz zur überseeischen Ausfuhr eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen auf Befragen die betreffenden Güterexpeditionen, auch werden von denselben Exemplare an das Publikum unentgeltlich, soweit der Vorrath reicht, abgegeben. (2401)

Altona, den 13. November 1886.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Stationen St. Ilgen und Schiltach werden vom 1. k. M. ab in den direkten Verkehr des **Westdeutschen Verbandes** einbezogen. Die Nachträge zu den Tarifheften 4 und 12 sind vom 25. d. M. ab auf den Verbandsstationen einzusehen bezw. daselbst käuflich zu haben.

Hannover, den 15. November 1886. (2402)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Bayerischer bezw. Hannover-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1887 scheidet der Verkehr zwischen der Station Kreiensen einerseits und den Stationen der Bayerischen Staatsbahnen andererseits aus dem Hannover-Bayerischen Verande aus und geht in den Magdeburg-Bayerischen Verband über. Hierbei fallen die direkten Frachtsätze für den Verkehr mit einer Anzahl kleinerer Bayerischer Stationen fort. Infolge der dadurch nothwendig werdenden Umkartirungen etwaiger Sendungen auf Zwischenstationen treten Frachterhöhungen ein, über welche von dem Verkehrsbüreau der mitunterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg auf Anfragen Auskunft ertheilt wird.

Am gleichen Tage tritt im Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr der Ausnahmefrachtsatz für die Beförderung von Steinen des Spezialtarifs III in Ladungen von 10000 kg zwischen Kothmaissling und Potsdam ausser Kraft. Etwa vorkommende Transporte werden vom 1. Januar 1887 ab zu dem normalen Frachtsatze des Spezialtarifs III von 1,42 ℳ für 100 kg abgefertigt.

Magdeburg/Hannover, den 20. November 1886. (2403)
Königliche Eisenbahndirektion in Magdeburg, als geschäftsführende Verwaltung des Magdeburg-Bayerischen Verbandes.
Königliche Eisenbahndirektion in Hannover, als geschäftsführende Verwaltung des Hannover-Bayerischen Verbandes.

Südwestrussisch - Galizisch - Norddeutscher Verbandverkehr. Mit dem 1. Januar 1887 werden die direkten Frachtsätze des Südwestrussisch - Galizisch-Norddeutschen Verbandtarifs vom 1. Mai 1885 für die Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg, Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch) mit Ausnahme derjenigen für Aachen und Köln aufgehoben.

Mit demselben Tage werden die auf Seite 20—21 bezw. 48—53 des genannten Tarifs enthaltenen Tarifbegünstigungen und Frachtsätze für Sammeltransporte auf der Station Krakau ausser Kraft gesetzt und die im Nachtrage II vom 15. April 1886 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 für Kolonialwaaren, Reis und Farbhölzer in Quantitäten von 10000 kg von Bremen, Bremerhafen und Geestemünde nach Zuczka transito um 0,50 ℳ pro 100 kg erhöht.

Breslau, den 16. November 1886. (2404)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Deutschen Verbandverwaltungen.

Am 1. Dezember d. J. treten zu den **Staatsbahntarifen für die Bezirke Köln (rechts- und linksrheinisch)-, Elberfeld-Breslau** die Nachträge II in Kraft, welche Aenderungen bezw. Ergänzungen des Vorworts sowie der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Erweiterung bezw. Aenderung der Kilometerzeiger sowie der Stationstariftabellen bezw. Berichtigungen enthalten. Hierdurch werden neben mehreren Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen herbeigeführt. Letztere treten erst mit dem 15. Januar 1887 in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen sowie unser Verkehrsbüreau.

Exemplare der Nachträge zum Tarife Köln (rechtsrheinisch)-Breslau sind zum Preise von 0,30 ℳ, zum Tarife Köln (linksrheinisch)-Breslau zum Preise von 0,18 ℳ und zum Tarife Elberfeld-Breslau zum Preise von 0,20 ℳ bei den Stationskassen käuflich, Exemplare des Nachtrags II zu den Tarifen Köln (linksrheinisch) und Elberfeld-Breslau für Besitzer der Haupttarife jedoch unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 10. November 1886. (2405)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 10. Dezember d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif vom 15. September 1884 für den Transport **Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes** nach den Stationen der Oesterreichischen Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Oesterreichischen Lokal-Eisenbahngesellschaft und der Böhmischen Kommerzialbahnen ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Station Pottenstein, neue Frachtsätze für die Kohlenversandstationen Cleophasgrube, Maxgrube und Richterschächte der Laurahüttengrube sowie für die Empfangsstation Kojetitz (Oesterr. Nordwestbahn) und Berichtigungen des Haupttarifes. Druckexemplare sind von den Versandstationen und in unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 13. November 1886. (2406)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Zum Verbands-Gütertarif vom 15. Oktober 1885 ist der Nachtrag I in Kraft getreten, enthaltend Einbeziehung der Station Rakos (trans.) in den direkten Verkehr (für Umkartirungszwecke), Ausnahmetarif 8 für Torfstreu, 9 für Sämereien in Säcken und Tonnen und 10 für ungereinigte Bettfedern, sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis Ende Dezember d. J. in Gültigkeit.

Der Nachtrag ist bei den Güterexpeditionen der betreffenden Verbandsstationen sowie in unserem hiesigen Geschäftslokale zu 25 ₰ das Stück zu haben.

Köln, den 15. November 1886. (2407)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr und Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Die sämmtlichen Frachtsätze der Stationen Cranenburg und Groesbeck im Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Güterverkehr (Gütertarif vom 1. August 1884 und Ausnahmetarif für den Transport von Europäischem Bau- und Nutzholz vom 1. März 1884 nebst Nachträgen und in den nachgenannten Tarifen des Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbands treten am 1. Januar 1887 ausser Kraft. Diese Tarife des Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbands sind:

Gütertarif Heft I Abtheilung A (Verkehr mit Badischen), B (Verkehr mit Elsass-Lothringischen), C (Verkehr mit Hessischer Ludwigsbahn —), D (Verkehr mit Main-Neckarbahn —), E (Verkehr mit Pfälzischen), F (Verkehr mit Württembergischen Stationen), sowie mit Basel (Abtheilung G) und der Bodenseeuferstation Bregenz, ferner Tarif für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere (Heft I bis VII) vom 1. Juli 1882 bezw. 1. April 1881, 1. August 1882, 1. April 1883, 1. April 1886, 1. September 1883, 1. September 1881, 1. Januar 1885 und 1. August 1884 nebst Nachträgen.

Köln, den 15. November 1886. (2408)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 91 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 20. November 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

3. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. kommen für die **Beförderung von Petroleum** in Mengen von 10 000 kg auf einem Wagen, oder Frachtzahlung für dieses Gewicht und jeden Wagen, im Verkehr von Bremerhafen, Bremen, Harburg und Vegesack (Grohn) nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln rechtsrheinisch, ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Elberfeld, den 15. November 1886. (2409)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. Januar 1887 treten folgende neue Tarife bezw. Tarifnachträge in Kraft, nämlich: Heft I—V des Güter- und Heft I des Kohlentarifs für den Verkehr mit Stationen der Badischen Staatsbahn; Heft I—V des Güter- und Heft II des Kohlentarifs für den Verkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen; Heft I—V des Güter- und Heft III des Kohlentarifs für den Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn; Heft I—V des Güter- und Heft IV des Kohlentarifs für den Verkehr mit Stationen der Main-Neckarbahn; Gütertarif für den Verkehr mit der Station Basel; Gütertarif und Heft VII des Kohlentarifs für den Verkehr mit der Bodenseeuferstation Bregenz; sodann je ein Nachtrag (I) zu den Heften I, II und III des Güter- und zu dem Heft V des Kohlentarifs für den Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen, enthaltend anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze für einzelne Verkehrsbeziehungen, sowie Tarifkilometer bezw. Frachtsätze für verschiedene in den Verkehr neu einbezogene Rheinisch-Westfälische Stationen.

Die Frachtsätze der seitherigen bezüglichen Tarife, mit Ausschluss derjenigen des Badischen Tarifs für die Bodenseeuferstationen Romanshorn und Rorschach, welche vorläufig noch in Geltung bleiben — sowie die sämmtlichen Frachtsätze für Elz, Hadamar und Staffel des Nassau-Badischen Tarifs, des Tarifs für den Verkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a. M. und den Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und endlich des Tarifs für den Reichsbahn - Staatsbahn - Verkehr kommen mit Einführung der gedachten neuen Tarife zur Aufhebung. Neue Frachtsätze sind für die Station Fegersheim der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen in den Gütertarif und für eine Anzahl Stationen derselben Verwaltung in den Steinkohlen-Ausnahmetarif nicht wieder aufgenommen worden.

Die neuen Frachtsätze der nachbezeichneten Stationen treten gleichzeitig für den Verkehr mit den angegebenen Konkurrenzstationen an Stelle der bisherigen bezüglichen Sätze in Kraft und zwar: a) die Frachtsätze des Badischen Güter- und Kohlentarifs für die Stationen Immendingen, Mengen, Pfullendorf, Sigmaringen und Villingen, sowie Heidingsfeld und Lindau für die gleichnamigen Stationen der Württembergischen bezw. Bayerischen Staatsbahn, soweit für diese Stationen zur Zeit direkte Frachtsätze bestehen, b) die Frachtsätze des Main-Neckarbahn-Güter- und Kohlentarifs für Frankfurt a. M. Westbahnhof für die Stationen Frankfurt a. M. M.W. B. und Frankfurt a. M. Westbahnhof (Nass. oder Taunusbahnhof), sowie endlich diejenigen des Hessischen Ludwigsbahn - Güter- und Kohlen-Tarifs für Hanau Ost- und Westbahnhof bezw. Höchst a. M. und Frankfurt a. M.-Sachsenhausen für die Stationen Hanau Ostbahnhof (Staatsbahnhof) bezw. Höchst a. M. und Frankfurt a. M.-Sachsenhausen der Direktionsbezirke Hannover bezw. Frankfurt a. M. in den betreffenden Staatsbahnverkehren bezw. im Norddeutschen Verbande.

Die neuen Tarife, deren Entfernungen und Frachtsätze theis niedriger, theils höher sind, als die bisherigen, werden Mitte Dezember d. J. zur Ausgabe kommen, bis dahin ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau auf Anfrage nähere Auskunft.

Köln, den 15. November 1886. (2410)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Mit dem 1. Dezember d. J. tritt zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnverbande vom 1. November 1878 der Nachtrag XXIV in Kraft.

Durch denselben gelangen u. A. Tarifsätze für Billets „gültig für alle Züge" für den Verkehr zwischen Gr. Schlamin, Lensahn und Oldenburg i/H. einerseits und Altona bezw. Schulterblatt andererseits, sowie zwischen diesseitigen und Stationen der Holsteinischen Marschbahn zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Billetexpeditionen.

Altona, den 13. November 1886. (2411)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Zum Tarif für den nachbarlichen Personenverkehr zwischen Altona - Kieler und Berlin - Hamburger Stationen vom 1. Januar 1875 tritt am 1. Dezember d. J. der Nachtrag 52 in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Tarifsätze für den Verkehr zwischen diesseitigen Stationen unter sich, bezw. mit Stationen der Holsteinischen Marschbahn und der Westholsteinischen Eisenbahn.

Gleichzeitig wird durch diesen Nachtrag mit Gültigkeit vom 15. Januar 1887 ab der Tarifsatz für Retourbillets III. Klasse im Verkehr zwischen Hamburg (K. D. und St.) und Innien W. H. von 6,20 ℳ auf 6,80 ℳ erhöht.

Nähere Auskunft ertheilen die Billet-Expeditionen.

Altona, den 15. November 1886. (2412)
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringischer Verbands-Personen- und Gepäckverkehr. Mit dem 1. Januar 1887 kommen infolge der Annahme der Preussischen Schnellzug-Einheitssätze für alle Züge seitens der Saal-Eisenbahn im Lokalverkehr der letzteren, sowie im direkten Verkehr nach und von derselben anderweite Fahrpreise zur Einführung, wodurch gegenüber den bisherigen Taxen für Personenzugs- und Retourbillets zumeist Erhöhungen, in einzelnen Fällen aber auch Ermässigungen eintreten.

Nähere Auskunft ertheilt schon jetzt das Tarifbüreau der Saal - Eisenbahngesellschaft in Jena.

Erfurt, den 16. November 1886. (2413)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

5. Submissionen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld. Oeffentlicher Verding von Betriebsmitteln. Die Anfertigung und Lieferung von

5 Stück Normal - Personenzuglokomotiven,
5 „ Normal - Güterzuglokomotiven,
5 „ Normal - Tenderlokomotiven für Vollbahnen in je einem Loose;

25	Stück	bedeckte Güterwagen,
160	„	eiserne Kohlenwagen und
7	„	Spezialwagen, zusammen in 8 Loosen; ferner von
126	„	Satzachsen mit Speichenrädern und
258	„	Satzachsen mit Flussstahlscheibenrädern, zusammen in 4 Loosen; endlich von
768	„	Flussstahl-Tragfedern,
960	„	Flussstahl-Spiralfedern und
768	„	Lagerkasten in je einem Loose

soll im Wege des öffentlichen Verdinges vergeben werden. Eröffnung der Angebote am Sonnabend, den 4. Dezember 1886, Vormittags 11 Uhr im maschinentechnischen Büreau hierselbst, an welches dieselben mit den Aufschriften „Verding von Lokomotiven oder Wagen, Radsätzen etc." bis zum 3. Dezember 1886 postgebührenfrei und versiegelt einzusenden sind.

Bedingnisshefte mit Zeichnungen sind vom Kanzleivorsteher Herrn Peltz hier gegen Einsendung von 5 ℳ für Lokomotiven, von je 3 ℳ für jede Wagengattung, von je 3 ℳ für Radsätze und für Trag- und Spiralfedern und von 2 ℳ für Lagerkasten zu beziehen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Elberfeld, den 16. November 1886. (2414)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf der auf den Bahnhöfen des diesseitigen Bezirks angesammelten alten Oberbau- und Baumaterialien, darunter zu Bauzwecken geeignete Eisenbahnschienen.

Angebote sind bis
Montag, den 29. November d. J., Vormittags 11 Uhr
einzureichen, zu welchem Termin Eröffnung derselben stattfindet.

Bedingungen nebst Verzeichniss der Materialien liegen in unserem Büreau, sowie im Büreau der Eisenbahn-Bauinspektion Hoyerswerda zur Einsicht aus und können von uns gegen Erstattung von 30 ₰ Schreibgebühren bezogen werden.

Dessau, im November 1886. (2415)
Königl. Preuss. Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 92. 1886.

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 24. November 1886.

Die Sekundärbahnen des Königreichs Sachsen.

(Fortsetzung aus No. 90 S. 951 fg.)

VI. Einrichtungen für den Güter-, Personen- und Gepäckverkehr.

a) Güterverkehr.

1. im allgemeinen.

Eine wichtige Rolle in der Entwickelung des Deutschen Sekundärbahnwesens spielte von Anfang an die Frage, in welcher Weise die Gütertarife derartiger Bahnen und zwar speziell der Schmalspurbahnen zu gestalten seien. Es handelte sich hierbei namentlich darum, ob das für die Primärbahnen bestehende Tarifsystem mit allen seinen verschiedenen Klassen auf die Sekundärbahnen übertragen werden könne, oder ob nicht statt dessen für die Bahnen dieser Gattung ein einfacheres Tarifsystem zur Einführung zu gelangen habe. Dabei erschien es namentlich auch zweifelhaft, ob die für die Hauptbahnen bestehenden allgemeinen Vorschriften über die Anwendung der Tarife sowie über die Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu Tarifänderungen, namentlich zu Tariferhöhungen, auch für die Sekundärbahnen beizubehalten seien, oder ob nicht den Bahnen dieser Gattung prinzipiell die freie Gestaltung ihrer Tarife — nach Befinden selbst durch Verträge mit Privaten — gestattet werden müsse und nur gegen den etwaigen Missbrauch dieser Freiheit gesetzliche bezw. vertragsmässige Garantieen zu beanspruchen seien.

Da die fachmännischen Ansichten, die hierüber laut wurden, zum Theil aus einander gingen, sah sich der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1880 veranlasst, diese Angelegenheit in den Kreis seiner Berathungen zu ziehen und überwies dieselbe zunächst der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs zur weiteren Behandlung. Die Vereinsorgane liessen sich hierbei von der Erwägung leiten, dass die Regelung dieser Tariffragen nicht nur formell zur Kompetenz des Vereins gehöre, sondern dass auch die einzelnen Vereinsverwaltungen, von welchen schon damals viele im Besitze derartiger Lokalbahnen sich befanden, ein lebhaftes Interesse an der baldigen und sachgemässen Lösung der noch vorhandenen Zweifelsfragen besässen.

Leider gelangen die Berathungen, welche infolge dessen von der bezeichneten Kommission bezw. der von dieser eingesetzten Subkommission gepflogen wurden, zu keinem bestimmten Abschluss. Gleichwohl hatte aber die vom Verein gegebene Anregung den Erfolg, dass ein sehr umfangreiches und werthvolles Material über diese Frage gesammelt wurde, dessen Benutzung den einzelnen Verwaltungen nachmals von grossem Werth gewesen ist. Auch trugen die wiederholten Berathungen innerhalb der Kommission dazu bei, wenigstens im allgemeinen unter den betheiligten Verwaltungen eine Uebereinstimmung betreffs der bei der Tarifbildung für Sekundärbahnen in Betracht kommenden generellen Gesichtspunkte herbeizuführen.

Es wurde hierbei zunächst anerkannt, dass die Wahl des Tarifsystems — wie dies in den thatsächlichen Verhältnissen selbst begründet ist — für jede einzelne Sekundärbahn an erster Stelle von den im einzelnen Falle vorhandenen technischen Voraussetzungen speziell von der Spurweite abhängig zu machen sei. Bekanntlich stützt sich das in einem grossen Theile des Vereinsgebietes gültige und auch für den internationalen Verkehr mannigfach adoptirte Tarifsystem auf den Grundsatz der Ausnutzung der Wagentragkraft und zwar einer Wagentragkraft von 10 000 kg. Hieraus ergibt sich von selbst, dass auf solchen Linien, wo Wagen von 10 000 kg nicht verkehren können, auch das normale Tarifschema nicht eingeführt werden kann. In der Regel wird dieser Fall aber bei allen schmalspurigen Bahnen eintreten; für solche Bahnen kann mithin die Annahme des Tarifsystems der Hauptbahn gemeinhin nicht in Frage kommen.

Anders liegen die Verhältnisse bei Bahnen mit normaler Spurweite. Hier wird präsumtiv die gedachte Voraussetzung — nämlich die Verwendbarkeit von Wagen zu 10 000 kg — immer vorhanden sein, da die normale Spur erfahrungsgemäss in der Hauptsache nur zu dem Zwecke gewählt wird, um den Uebergang der Betriebsmittel zwischen Haupt- und Nebenbahn zu ermöglichen. Im allgemeinen kann also für derartige Bahnen gesagt werden, dass dieselben das Tarifsystem der Hauptbahnen einführen können, nicht einführen müssen.

Hiernächst war — wie auch bei den Berathungen innerhalb der Vereinskommission allseitig anerkannt wurde — vor allem darauf Gewicht zu legen, dass auch rücksichtlich der normalspurigen Bahnen kein bestimmtes, ein für allemal bindendes Tarifsystem statuirt werde. Denn die Nothwendigkeit, sich den individuellen Verhältnissen der von der Bahn er-

schlossenen und durchzogenen Landschaft nicht nur in technischer, sondern auch in merkantiler Hinsicht anzuschliessen, folgt so sehr aus dem Charakter der Sekundärbahn, dass ein Zwang betreffs einheitlicher Regelung der Tariffrage dem Zwecke und der Aufgabe solcher Bahnen direkt entgegenlaufen würde.

Die Entscheidung der Frage, ob die normalspurige Sekundärbahn das System der Hauptbahn annehmen solle oder nicht, ist hiernach zunächst immer von dem Charakter und der geographischen Lage der einzelnen Bahnlinie abhängig zu machen. Ist die Bahn hauptsächlich bestimmt, direkte Verkehrsbeziehungen mit der Hauptbahn zu vermitteln und schliesst sie unmittelbar an die Hauptbahn an oder verbindet sie sogar zwei Hauptbahnen mit einander, so wird die Einführung des allgemeinen Tarifsystems und der allgemeinen Tarifvorschriften immer die grosse Regel zu bilden haben. Denn was für den Durchlauf des Wagens spricht, das spricht auch für die durchgehende Berechnung des durchlaufenden Wagens.

Neben dieser Regel können aber auch Fälle vorkommen, wo auch die normalspurige Sekundärbahn trotz des direkten Anschlusses an die Hauptbahn doch mehr den Charakter einer blossen Zweiggleisanlage trägt und aus diesem Grunde die Annahme des komplizirten allgemeinen Tarifsystems nicht angezeigt erscheint. Für solche Fälle sowie auch dann, wenn ein direkter Anschluss an die Hauptbahn nicht besteht, noch auch zu erwarten ist, ist die Frage betreffs Annahme des Tarifsystems je nach den Verhältnissen des einzelnen Falles zu entscheiden.

Anders gestaltet sich die Frage bei schmalspurigen Sekundärbahnen, da hier — wie erwähnt — Wagen von 10 000 kg Tragkraft, wie solche das Tarifsystem der Hauptbahn voraussetzt, nicht vorhanden sind, und wo dies ausnahmsweise der Fall sein sollte, doch nicht auf eigenen Rädern auf die Hauptbahn übergehen können. Hier ist also die Annahme eines abweichenden Tarifsystems geboten und zwar ist die Entscheidung über die Natur dieses Tarifschemas sowie namentlich auch über die Höhe der einzurechnenden Einheitssätze in noch höherem Masse als sonst von den besonderen Verhältnissen des einzelnen Falles abhängig zu machen. Als allgemeines Erforderniss ist nur aufzustellen, dass das zu wählende Schema einerseits thunlichst einfach, andererseits aber mit Rücksicht auf die Beziehungen zur Hauptbahn mit dem allgemeinen Tarifschema unschwer vereinbar sei. Aus diesem Grunde ist auch bei allen Deutschen Schmalspurbahnen die Tragkraft der Güterwagen auf je 5 000 kg bemessen worden, so dass zwei Wagenladungen der Sekundärbahn zu einer Wagenladung der Hauptbahn zu 10 000 kg und umgekehrt verwendet werden, und die einfachen Ladungen zu 5 000 kg die für dieses Gewicht vorgesehenen Tarifklassen nicht nur der Sekundärbahnen, sondern auch der Hauptbahnen geniessen können.

2. Gütertarife der Sächsischen Sekundärbahnen.

In wesentlicher Uebereinstimmung mit den vorstehend entwickelten allgemeinen Gesichtspunkten ist die Frage betreffs des für die Sächsischen Sekundärbahnen anzunehmenden Tarifschemas in jedem einzelnen Fall besonders erörtert und entschieden worden.

Es war hierbei die Ueberzeugung massgebend, dass die Bahnen untergeordneter Bedeutung ihren Zweck, verkehrsärmeren Gegenden die Wohlthaten einer besseren Verbindung mit den Hauptbahnen zu verschaffen, nur dann erfüllen könnten, wenn von einer allgemeinen Schablonisirung der Tarife für die Sekundärbahneu überhaupt abgesehen werde. Dabei wurde für Bemessung der Tarifhöhe der leitende Grundsatz aufgestellt, dass hierbei einmal die Menge des zu erwartenden Verkehres, sodann aber auch die Höhe der Transportkosten auf dem mit der Bahn im einzelnen Falle konkurrirenden Verkehrswege (Landstrasse, Wasserweg) in Berücksichtigung zu ziehen sei.

Demgemäss ist für die beiden in Betrieb befindlichen normalspurigen Sekundärbahnen Pirna - Berggiesshübel und Schwarzenberg-Johanngeorgenstadt das allgemeine Tarifschema der Hauptbahn zur Annahme gelangt. Für beide Linien stellte sich diese Modalität nach den stattgehabten speziellen Erörterungen als die vortheilhafteste heraus. Die Pirna-Berggiesshübler Bahn vermittelt in der Hauptsache einen auf das Netz der Sächsischen Hauptbahnen und fremder Bahnen übergehenden Verkehr in Massenprodukten (Eisenerze und Sandsteine), während die Strecke Schwarzenberg-Johanngeorgenstadt die natürliche Fortsetzung der Hauptlinie Zwickau-Schwarzenberg bildet. Auch boten die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse, die bei diesen beiden Linien in Betracht kamen, keinen Anlass, von den für den Güterverkehr im allgemeinen massgebenden Grundsätzen abzuweichen, wie denn auch schon in Rücksicht auf den zwischen diesen Linien und den Hauptbahnen stattfindenden Wagenübergang, sowie die nicht zu vermeidende Erstellung direkter Tarife für gewisse Transportartikel das Festhalten an den allgemeinen tarifarischen und reglementären Vorschriften besonders wünschenswerth erscheinen liess.

Bei Konstruktion der Schmalspurtarife war, was die äussere Form anlangt, hauptsächlich Werth darauf zu legen, dass die Berechnung der Schmalspurtaxen mit derjenigen für die Tarife der anschliessenden Vollbahnen in leichter und übersichtlicher Weise vor sich gehen könne, was hauptsächlich in der Weise geschieht, dass immer eine Klasse des Schmalspurtarifs mit einer oder mehreren Klassen des Vollbahntarifs korrespondirt, z. B. Klasse A des Schmalspurtarifs mit den Klassen A^1 und B des Hauptbahntarifs, die Spezialtarife I II III der Schmalspurbahn (für Sendungen von 5 000 kg) mit den gleichnamigen Spezialtarifen der Hauptbahnen (für Sendungen von 10 000 kg) und der Klasse A_2 der Hauptbahnen (für Sendungen von 5 000 kg).

(Siehe hierüber auch nachstehend unter „Tarifklassen.)

Auch rücksichtlich der Höhe der für die einzelnen Schmalspurbahnen eingerechneten Taxen kommen mehrfache Verschiedenheiten in Betracht.

Die Staatsbahnverwaltung hielt es jedoch für richtig und der gleichmässigen Beachtung aller Landestheile für angemessen, bei der Konstruktion der Tarife auch hier von gleichen Grundlagen auszugehen und dieselben nur insoweit zu verlassen, als zwingende Rücksichten der oder jener Art hierzu Veranlassung gaben. Eine solche Rücksicht lag namentlich bei der Schmalspurbahn Döbeln-(Grossbauchlitz)-Mügeln-Oschatz vor, auf deren Tarife die Sätze der dasselbe Verkehrsgebiet durchziehenden und die Städte Döbeln und Oschatz gleichfalls — via Riesa — verbindenden Hauptbahn nicht ohne wesentlichen Einfluss bleiben konnten.

Bei den übrigen Schmalspurbahnen ist es bisher möglich gewesen, den zum Ausdrucke gekommenen lokalen Bedürfnissen in Form von Ausnahmetarifen Rechnung zu tragen.

Hierin ist der Grund zu erblicken, warum für den grössten Theil der seither dem Betrieb übergebenen Schmalspurlinien dieselben Einheitssätze Anwendung fanden. Die näheren Modalitäten werden weiter unten erwähnt werden.

Hiernach sind die

Tarifklassen

folgendermassen geordnet worden.

1. Die allgemeinen Wagenladungsklassen A^1 und B des Hauptbahntarifes sind zu einer allgemeinen Wagenladungsklasse (A) verschmolzen worden. Die Klasse A kommt zur Anwendung bei Aufgabe von 5 000 kg auf einen Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht.

2. Die Spezialtarife I, II und III gelten bei Aufgabe von 5 000 kg auf einen Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht. Den Spezialtarifen I und II ist der gleiche Einheitssatz zu Grunde gelegt worden.

3. Die Tarifklasse A^2 des Normaltarifs fällt aus.

4. Die Eilgutklasse der Normalbahnen ist in den Tarifen der Schmalspurbahnen — da hier eine Güterbeförderung mit reinen Personenzügen in Ermangelung derartiger Zugsverbindungen nicht stattfindet — überhaupt in Wegfall gelangt.

Die

Tarifbildung

erfolgt nach Analogie des Hauptbahntarifs durch Zusammenstossung eines Strecken-Frachtsatzes pro Kilometer und 100 kg sowie einer Expeditionsgebühr. Dabei wird — was den Verkehr mit der Hauptbahn betrifft — die Gebühr für die bahnseitig zu besorgende Umladung in den Tarifsätzen selbst mit berücksichtigt und zwar in der Weise, dass als Umladegebühr ein auf die Uebergangsstation zur Hauptbahn fallender Theil der Expeditionsgebühr eingerechnet wird. Diese Berechnungsweise bietet den Vortheil, dass für den Uebergangsverkehr zwischen Normal- und Schmalspurbahn nur Transitsätze für die Uebergangsstation der Nebenbahn zu bilden sind, die Sätze der Hauptbahn aber ganz unverändert bleiben können. Die Locosätze der Anschlussstation der Hauptbahn gelten einfach auch für den Transitverkehr, indem die entfallende Expeditionsgebühr als Entschädigung der Eisenbahnverwaltung für das Umladen und Umexpediren des Gutes gerechnet wird. Der Transitsatz der Sekundärbahn aber wird gebildet, indem von dem vollen Betrag des Locosatzes die Hälfte der eingerechneten Expeditionsgebühr aufgelassen wird.

Die Beträge, die hierbei in Frage kommen, sind nach den einzelnen Tarifklassen und für die in dieselben verwiesenen Transportartikel verschieden, wie auch nothwendige Regulirungen nach Massgabe spezieller lokaler Bedürfnisse haben stattfinden müssen. Die Gleichmässigkeit der Berechnungsweise und der Anwendung ist jedoch überall gewahrt.

Tarifsätze.

Bei Beurtheilung der Frage, in welcher Höhe die für die Schmalspurbahnen zu erstellenden Tarifsätze zu bemessen seien, waren die bereits oben besprochenen Verhältnisse in Betracht zu ziehen. Man gelangte dazu, als Regel folgende Grundsätze anzunehmen:

Die Sätze für Stückgut wurden, da für diese Tarifklasse in den Verhältnissen des Schmalspurbetriebs kein Moment

vorhanden ist, welches eine Abweichung angezeigt erscheinen liesse (die Umladung der Stückgüter auf Einmündungsstationen bildet auch auf Hauptbahnen die Regel), in derselben Höhe bemessen, wie bei den Normalbahnen. In Betreff der Wagenladungsklassen hatten nach den oben entwickelten allgemeinen Tarifgrundsätzen dreifache Sätze in Betracht zu kommen und zwar:

a) für die allgemeine Wagenladungsklasse,
b) für die Güter des Spezialtarifs I und II
sowie
c) für die Güter des Spezialtarifs III.

Ein Frachtunterschied zwischen den Gütern der allgemeinen Wagenladungsklasse und der Spezialtarife I und II rechtfertigte sich schon durch den wesentlich höheren Werth der ersteren, sowie durch erhöhte Leistung und Haftpflicht der Eisenbahnverwaltung bei Gütern der zuerst gedachten Art (Beförderung in bedeckt gebauten Wagen).

Für die allgemeine Wagenladungsklasse A wurde der Durchschnitt zwischen den regulären Taxen der Klasse A 1 und B des Normaltarifs, für die Spezialtarife I und II der Satz der regulären Klasse A 2 und für Spezialtarif III der Durchschnitt zwischen den Taxen für A 2 und Spezialtarif III der Normalbahnen zu Grunde gelegt.

Allerdings bieten die sich hieraus ergebenden Frachtsätze in den meisten Fällen ganz wesentliche Ermässigungen gegenüber den früheren Achsfrachten. Doch wurde in Erwägung der bereits oben ausgeführten, allgemeinen Rücksichten auch solchenfalls von einer Erhöhung der Einheitssätze abgesehen, und der Erfolg hat gelehrt, dass — selbst nachdem die im Jahre 1884 für das gesammte Sächsische Staatsbahnbereich in Kraft getretene Ermässigung der Gütertarife auch für die in Betrieb befindlichen Schmalspurbahnen analoge Anwendung gefunden hat — immer noch eine zufriedenstellende Rentabilität der einzelnen Schmalspurbahnen zu ermöglichen ist.

Wo mit Rücksicht auf die Tarife konkurrirender Hauptbahnlinien, wie bei Döbeln-Mügeln-Oschatz und Döbeln-Riesa-Oschatz, oder im Hinblick auf lokale Absatz- und Verkehrsbedürfnisse noch weiter gehende Ermässigungen geboten erschienen, haben solche, wie bereits oben angedeutet, entweder in allgemeinerem Umfange oder in Form von Ausnahmetarifen stattgefunden.

Besondere direkte Gütertarife waren dem Gesagten zufolge für die Sächsischen Schmalspurbahnen nicht zu erstellen. Denn da die Sätze der Uebergangsstation der Hauptbahn ganz unberührt bleiben und auch im Verkehre mit Stationen der Schmalspurbahn im vollen Betrage — unter Zusammenstossung mit den Transitsätzen der Sekundärbahn — zur Erhebung kommen, so erledigte sich die Erstellung direkter Schmalspursätze für den direkten Verkehr ebenso wie für den Verkehr mit Stationen des inländischen Hauptbahnbereiches.

Für die Erhebung der Nebengebühren sind die jeweilig für die Sächsischen Staatsbahnen im allgemeinen geltenden Sätze ohne Abänderung angenommen worden.

3. Betriebsreglement und Zusatzbestimmungen.

In Ansehung der in den Güterverkehren der Schmalspurbahnen anzuwendenden reglementären Bestimmungen gelten als Norm die allgemeinen Vorschriften des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands sowie die für die normalspurigen Sächsischen Staatsbahnen jeweilig geltenden allgemeinen und speziellen Zusatzbestimmungen. Ausnahmen hiervon sind nur da statuirt, wo solche durch die besonderen Verhältnisse der Schmalspurbahnen und namentlich durch die schmale Spurweite selbst geboten sind. Als Ausnahmen solcher Art sind vorzugsweise zu erwähnen:

zu §§ 34 und 35 des Betriebsreglements:

Der Transport von Leichen und Eisenbahnfahrzeugen, sowie von Fahrzeugen, welche nach den für die Hauptbahn gültigen Bestimmungen bei der Gepäckexpedition aufgegeben werden, ist ausgeschlossen. Diejenigen Fahrzeuge, für welche die Fracht nach den Bestimmungen des Güterverkehrs zu berechnen ist, werden dagegen insoweit zum Transport angenommen, als sich die Wagen der Schmalspurbahn hierzu eignen.

zu §§ 40—43.

Wilde Thiere werden auf der Schmalspurbahn nicht zum Transporte angenommen. Gestellung besonders eingerichteter Stallungswagen findet nicht statt. Die Beförderung von Vieh in Wagenladungsfracht ist auf diejenigen Schmalspurlinien beschränkt, wo ein bezügliches Bedürfniss vorliegt.

zu § 48.

Ausgeschlossen von der Beförderung sind alle in der Anlage D des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands unter I aufgeführten explodirbaren Gegenstände, ferner untheilbare Lasten (z. B. Dampfkessel), zu deren Transport die Wagen der Schmalspurbahn nicht die erforderliche Tragkraft haben oder sonst ungeeignet sind.

Unverpackte Güter, deren Umladung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist, z. B. loses Topfgeschirr, Glas, Stroh und Heu, können auf der Schmalspurbahn für den Uebergangsverkehr nach der Hauptbahn zurückgewiesen werden, auch ist die Staatseisenbahn-Verwaltung berechtigt, solche anderwärts nach der Schmalspurbahn aufgegebene Güter den Adressaten auf der Uebergangsstation zur Verfügung zu stellen.

zu §§ 50 und 56.

Eilfrachtbriefe begründen für die schmalspurige Bahn keine andern Ansprüche auf Annahme, Abfertigung, Beförderung und Auslieferung wie für gewöhnliches Frachtgut.

zu § 57.

Die Lieferungszeit für Güter aller Art regelt sich nach den allgemeinen Vorschriften. Im Uebergangsverkehre der Wagenladungsgüter ist für die Umladung 1 Tag der Lieferungszeit für die Hauptbahn zuzuschlagen. Auch ruht die Lieferfrist für derartige Güter während der Sonn- und Festtage, falls aus Anlass derselben das Umladen Aufschub erleidet.

zu § 59.

Wegen Avisirung und Zuführung der Eilgüter wird auf die Ausnahmebestimmung zu § 56 verwiesen.

4. Güterexpedirung.

Das Abfertigungsverfahren im Güterwesen regelt sich auch auf den Sekundärbahnen im allgemeinen nach denselben Grundsätzen, welche für die Güterexpedirung auf den Sächsischen Staatsbahnen überhaupt massgebend sind. Nur in einigen Beziehungen sind mit Rücksicht auf die beschränktere Personalausstattung der Sekundärbahnen Vereinfachungen eingeführt worden, die jedoch vorwiegend blos den Wegfall gewisser, nicht unbedingt nothwendiger Formular- und Registerführungen rein interner Natur betreffen und mithin dem Publikum gegenüber überhaupt nicht zur Erscheinung kommen.

Wesentlichere Abweichungen von dem allgemeinen Verfahren sind nur für diejenigen Haltestellen angenommen worden, deren Dienst nicht von Beamten, sondern von hiermit vertragsmässig beauftragten Privatleuten — Güteragenten — besorgt wird. Hier erschien es nothwendig, sowohl betreffs der Aufgabe als auch der Auslieferung der Güter ein besonders einfaches Verfahren festzusetzen, welches — gegenüber den naturgemäss ziemlich komplizirten Vorschriften des Betriebsreglements und der allgemeinen Geschäftsanweisungen — die expeditionelle Thätigkeit des Agenten auf das zulässig niedrigste Mass beschränkt. Das Verfahren regelt sich hiernach auf solchen Haltestellen im allgemeinen folgendermassen:

Das zur Aufgabe kommende Gut ist vom Güteragenten ordnungsgemäss zu übernehmen und der Frachtbrief in der gewöhnlichen Weise abzustempeln. Eine Kartirungsbefugniss steht dem Agenten nicht zu; er hat vielmehr die Frachtbriefe in unverschlossenen, durch das Zugpersonal zu befördernden Kouverts derjenigen Station zuzustellen, welche die Kartirung der Güter für die Haltestelle vorzunehmen hat. Diese Kartirungsstationen wurden von Haus aus für die einzelnen Haltestellen besonders bestimmt; in der Regel ist die Kartirung Sache der in der Richtung des Transportes zunächst gelegenen Station oder Uebergangsstation.

Bis zur Kartirungsstation dienen die Frachtbriefe als Begleitpapier.

Kommen Sendungen zwischen Haltestellen der Sekundärbahnen untereinander ohne Berührung einer Station vor, so müssen gleichwohl die Frachtbriefe der vorgeschriebenen Kartirungsstation zugestellt werden. Die Kartirung wird diesfalls auf die der Bestimmungshaltestelle nächstgelegenen Station vorgenommen und zwar unter Bezeichnung der Transportstrecke, für welche die Frachtberechnung zu erfolgen hat.

Die Frachten werden stets zu Lasten der zuständigen Station berechnet, erfolgt die Bezahlung auf einer Haltestelle, so wird letztere mit der Kassirung durch Avise beauftragt.

Güter nach Haltestellen von einer Station werden mittelst Begleitscheins, aus welchem der Agent u. a. auch ersehen kann, welchen Betrag er vom Empfänger des Gutes einzuheben hat, expedirt. Die zugehörige Frachtkarte geht aber an die zuständige Station. Die Auslieferung des Gutes an den Empfänger erfolgt auf den Haltestellen durch den Güteragenten gegen Einhebung der auf dem Frachtbrief haftenden Spesen. Dabei hat der Empfänger im Quittungsbuche der Haltestelle über den Empfang des Gutes schriftliche Quittung zu leisten.

Aus allen Frachtkarten muss die Transportstrecke, für welche die Frachtberechnung stattfindet, also auch die Empfangsstelle des Gutes, ersichtlich sein.

Die einkassirten Gelder hat der Agent an die zuständige Station (gewöhnlich diejenige, an welcher der Bahnverwalter seinen Sitz hat) und zwar alltäglich abzuliefern. Dieser Station ist jederzeit aus den Karten, durch welche sie mit den

Beträgen belastet wird, genau bekannt, was der Agent abzuliefern hat.

Die allgemeine Beschränkung, dass für alle von Stationen nach Haltestellen gehenden Güter Vorausbezahlung der Fracht u. s. w. (Frankatur) verlangt werden kann, und dass die von Haltestellen abgehenden Güter in der Regel nur unfrankirt und ohne Nachnahmebelastung angenommen werden, gilt auch für die Haltestellen der Sekundärbahnen.

Insoweit Ausnahmen hiervon statthaft sind, wie z. B. rücksichtlich der reglementmässig dem Frankaturzwange unterliegenden Sendungen (nach der Hauptbahn und weiter) erfolgt die Regulirung durch direktes Einvernehmen zwischen der Haltestelle und der vorgesetzten Station, für Frankaturbeträge z. B. in der Art, dass die Uebergangs- (Anschluss-) Station der betreffenden Haltestelle eine Rechnung zur Einkassirung zustellt und sich durch Nachnahme auf die zuständige (d. i. die der Haltestelle vorgesetzte) Station Deckung verschafft.

Im Gegensatz hierzu besteht für die Lokalverkehre der Schmalspurbahnen die Bestimmung, dass hier die Vorschriften über Frankaturzwang keine Anwendung zu finden haben. Es ist deshalb solchenfalls die Annahme der franko gestellten und der mit Nachnahme belasteten Sendungen abzulehnen.

Spezielle Nachweise u. s. w. für die Hauptverwaltung hat der Güteragent überhaupt nicht anzufertigen. Seine Thätigkeit in dieser Richtung beschränkt sich auf die Führung eines Verzeichnisses über die aufgegebenen Sendungen, welches nach Monatsschluss an das Kontrolbüreau — behufs vorschriftsmässiger Prüfung der Frachtberechnung — einzureichen ist. Die vorschriftsmässige Rapportirung der Karten ist Sache der zuständigen Stationen.

Die Abrechnung und Ausgleichung zwischen dem Agenten und der zuständigen Station hat dekadenweise, vor Ablauf einer Dekade aber dann zu erfolgen, wenn und sobald Fracht und Spesenbeträge, für welche er vertragsmässig der Bahnverwaltung aufzukommen hat, bis zur Höhe der bestellten Kaution angewachsen sind.

Alle an einer Sekundärbahn belegenen Stationen — welchen in diesem Sinne auch die mit einem Beamten besetzten Haltestellen mit Kartirungsbefugniss und selbstständiger Kassenführung beizählen — liefern die Einnahmen an diejenige Station ab, an welcher der Bahnverwalter seinen Sitz hat. Der Bahnverwalter stellt die Einnahmen in die Abrechnung ein und liefert die Gelder zur Hauptkasse ab.

Eine Ausnahme hiervon machen nur die Anschlussstationen an die Hauptbahn, welche mit der Hauptkasse selbstständig abrechnen.

Im Uebergangsverkehr der Schmalspurbahnen nach den Verkehrsstellen der Hauptbahn findet direkte Kartirung von Gütern auf Grund der zusammenzustossenden Transitfrachttarife der Schmalspurbahn und der Frachttarife für die Uebergangsstationen zur Hauptbahn statt.

Bezüglich der von Güteragenten bedienten Haltestellen hat jedoch die Kartirung nicht durch diese, sondern — in analoger Weise wie im Lokalverkehr der Schmalspurbahn durch die im einzelnen Fall besonders vorgeschriebene Kartirungsstation — durch Vermittelung der Uebergangsstation mit ab Haltestelle zu datirenden Frachtkarten zu erfolgen.

Die nach den zusammengestossenen Tarifsätzen sich ergebenden Frachten (Stückgut- oder Wagenladungsfracht) werden in der Regel in einer Summe auf den Frachtkarten vermerkt. Nur dann, wenn infolge besonderer Umstände — wie z. B. in dem Falle, wenn auf der Schmalspurbahn infolge der Beschaffenheit des Gutes mehr Wagen zu einer Frachtbriefsendung zu verwenden waren, als zur Erlangung der Wagenladungsfracht statthaft ist — die Frachtberechnung auf Hauptbahn und Schmalspurbahn nicht nach gleichen, bezw. den einander entsprechenden Klassen zu bewirken ist, muss die Fracht für beide getrennt berechnet und in der Karte angegeben werden, wenn nicht zur Vermeidung von Rapportirungsschwierigkeiten dann überhaupt indirekter Kartirung der Vorzug gegeben wird.

Direkte Tarifsätze zwischen den einzelnen Schmalspurbahnen unter sich existiren ebenso wenig, wie zwischen den Schmalspurbahnen und aussersächsischen Stationen, es erfolgt diesfalls vielmehr durchweg Umkartirung in der Uebergangsstation unter Einrechnung der gewöhnlichen Transitsätze für die Schmalspurlinien. Die Vorfracht ist in diesen Fällen bei der Weiterkartirung ab Uebergangsstation als Nachnahme in Ansatz zu bringen.

(Fortsetzung folgt.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die der Bayerischen Staatsbahn gehörige, am 16. d. Mts. eröffnete, 28,707 km lange Lokalbahn Landsberg-Schongau — welche in der Fortsetzung der Zweigbahn Kaufering-Landsberg liegt —, ferner die zum Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirke Erfurt gehörige, 16,10 km lange Strecke Merseburg-Mücheln (deren Eröffnung am 15. Dezember d. J. in Aussicht genommen ist) sind nach einer Mittheilung der geschäftsführenden Direktion vom Eröffnungstage ab als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 5048 vom 18. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Revision der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe kombinirbarer Rundreisebillete (abgesandt am 19. d. Mts.).

No. 5053 vom 17. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 5063 vom 19. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Erklärungen auf die Beschlüsse der diesjährigen Generalversammlung des Vereins (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 5083 vom 19. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 20. d. Mts.).

Das vorbezeichnete Rundschreiben vom 19. d. Mts. No. 5063 hat folgenden Wortlaut:

Insoweit die Beschlüsse der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung der statutenmässigen Abstimmung zu unterstellen waren, sind schriftliche Erklärungen zu den unter den Nummern IV, VII, IX, XII, XIII, XV, XVII, XX und XXI der Tagesordnung gefassten Beschlüssen abgegeben worden.

Dem Beschlusse zu No. IV (betreffend Abänderung des Art. 24 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement) wird nur von der Rumänischen Staatsbahn, dem Beschlusse zu No. XII der Tagesordnung (betreffend Statistik der Radreifenbrüche) nur von der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft, dem Beschlusse zu No. XVII der Tagesordnung (betreffend Abänderung des auf den Blättern C und D der technischen Vereinbarungen dargestellten Schraubenkuppelschwengels) nur von der Holländischen Bahn widersprochen.

Keine dieser Verwaltungen verfügt über das zur Ablehnung eines Generalversammlungs-Beschlusses erforderliche Zehntel aller im Vereine vertretenen Stimmen. Das von der Rumänischen Staatsbahn bei diesem Anlasse gestellte Amendement zu dem Generalversammlungs-Beschlusse muss für jetzt auf sich beruhen bleiben. Der gewünschten Ergänzung des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebs-Reglement kann nur auf Grund eines neuen Antrages näher getreten werden.

Die das neue Vereins-Statut betreffenden Beschlüsse (No. VII der Tagesordnung) in ihrer Gesammtheit haben nur auf Seiten der Niederländischen Centralbahn Widerspruch gefunden, welche aber für sich allein ebenfalls nicht über das zur Ablehnung eines Generalversammlung-Beschlusses erforderliche Zehntel aller im Vereine vertretenen Stimmen verfügt. Dagegen haben dem Beschlusse, wonach die ordentlichen Generalversammlungen künftig nur alle zwei Jahre stattfinden sollen, die Verwaltungen der Hessischen Ludwigsbahn, Holsteinischen Marschbahn, Mecklenburgischen Friedrich Franzbahn, Nordhausen-Erfurter Bahn, Saalbahn, Weimar-Geraer Bahn, Holländischen Bahn, Niederländischen Rheinbahn, Niederländischen Staatsbahn, Chimaybahn und Lüttich-Mastrichter Bahn widersprochen, denen zusammen 30 Stimmen zustehen. Diesen 30 Stimmen treten noch die 2 Stimmen der Niederländischen Centralbahn hinzu, welche, wie schon erwähnt, den zu No. VII der Tagesordnung gefassten Beschlüssen in ihrer Gesammtheit widersprochen hat. Allein auch mit den hiernach sich ergebenden 32 Stimmen wird das zur Ablehnung eines Generalversammlungs-Beschlusses erforderliche Zehntel aller im Vereine vertretenen Stimmen noch nicht erreicht.

Den zu No. IX der Tagesordnung gefassten Beschlüssen in ihrer Gesammtheit widerspricht wiederum, indessen aus dem schon erwähnten Grunde wirkungslos, die Niederländische Centralbahn.

Dem Prinzipal-Beschlusse, wonach die Einrichtung der kombinirbaren Rundreisebillete zu einer dauernden Vereins-Einrichtung werden soll, stimmen von den nachstehend verzeichneten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektionen zu Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Elberfeld, Erfurt, Frankfurt a. M., Hannover, Köln (rechtsrheinische), Magdeburg, Elsass-Lothringische Bahn, Eutin-Lübecker Bahn, Holsteinische Marschbahn, Lübeck-Büchen, Main-Neckarbahn, Mecklenburgische Friedrich Franzbahn, Ostpreussische Südbahn, Saalbahn, Weimar-Geraer Bahn, Arad-Temesvarer Bahn, Böhmische Kommerzialbahnen, Böhmische Nordbahn,

Graz-Köflacher Bahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn. Mährisch-Schlesische Centralbahn, Oesterreichisch-Ungarische Staats-Eisenbahngesellschaft, Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn, Südbahn und Ungarische Westbahn — einige nur bedingungsweise zu, während die andern (und, wie schon erwähnt, die Niederländische Centralbahn) diesem Beschlusse widersprechen. Die bedingungsweise zustimmenden Verwaltungen müssen ebenfalls als widersprechend angesehen werden, da sie ihre Zustimmung an einen Vorbehalt knüpfen, der in dem Generalversammlungsbeschlusse nicht vorgesehen ist. Allein schon die, den ausdrücklich Widerspruch erhebenden Verwaltungen zustehenden Stimmen machen bei weitem mehr als ein Zehntel aller im Vereine vertretenen Stimmen aus, der Prinzipal-Beschluss ist deshalb gefallen.

Der Beschluss zu No. XIII der Tagesordnung (betreffend einheitliche Bezeichnungen der für Frauen, für Nichtraucher und für Raucher bestimmten Koupees sowie der Bedürfnissanstalten) hat nur auf Seiten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Niederländischen Rheinbahn Widerspruch gefunden, die aber zusammen bei weitem nicht über das zur Ablehnung eines Generalversammlungs-Beschlusses erforderliche Zehntel aller im Vereine vertretenen Stimmen verfügen.

Die zu den Nummern XV und XX der Tagesordnung gefassten Beschlüsse sind wegen Widerspruchs der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltungen und der Elsass-Lothringischen Eisenbahn (gegen den Beschluss zu No. XV ist übrigens auch von der Niederländischen Rheinbahn Widerspruch erhoben worden) gefallen.

Aus den Erklärungen einiger Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltungen zu den die Nummern XV, XX und XXI der Tagesordnung betreffenden Beschlüssen ist — was die übrigen von der Generalversammlung beschlossenen Abänderungen der „Technischen Vereinbarungen" betrifft — die generelle Bemerkung hervorzuheben, dass diese Beschlüsse nur soweit zur Anwendung kommen könnten, als dies mit den Bestimmungen im Bahnpolizei-Reglement und in den Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands vereinbar sei.

Es erscheint selbtverständlich, dass, insoweit und insolange staatlicherseits erlassene Bestimmungen u. s. w. den Vereinsseitig getroffenen Festsetzungen entgegenstehen, die Wirksamkeit der letzteren hierdurch beschränkt wird. Der obige Vorbehalt dürfte sich hierdurch erledigen.

Von denjenigen Verwaltungen, welche ihren Widerspruch gegen die zu den Nummern XV und XX der Tagesordnung gefassten Beschlüsse spezieller begründen, wird im wesentlichen folgendes bemerkt:

Zu No. XV. Nach dem als obligatorisch bezeichneten Schlusssatze des neuen § 146 b solle neben dem zur Handhabung der mit den durchgehenden Bremsen verbundenen Nothsignale bezw. Nothbremshähne angebrachten Griffe eine Aufschrift „Nothsignal" angebracht werden. Diese Aufschrift erscheine nur für den Fall zutreffend, dass durch Ziehen der Zugleine die Lokomotivpfeife zum Ertönen gebracht wird, nicht aber für den Fall, dass durch die Nothbremse eine unmittelbare Einwirkung auf die Bewegung des Zuges ohne Signalgebung ausgeübt werden kann. In den mit Carpenter-Bremse ausgerüsteten Wagen der Preussischen Staatsbahnen trage das betreffende Schild die Aufschrift: „Nothbremse" und zugleich eine den Gebrauch erläuternde Anweisung.

Einige der widersprechenden Verwaltungen bemerken noch, dass mit Rücksicht auf Vorstehendes mindestens hinter dem Worte „Nothsignal" in Absatz 3 des beschlossenen § 146 b die Worte „bezw. Nothbremse" würden einzuschalten gewesen sein. Wir müssen diese Bemerkung einstweilen auf sich beruhen lassen, vielmehr abwarten, ob von irgend einer Seite die Angelegenheit im Sinn der obigen Bemerkung als selbständiger Antrag wieder aufgenommen werden wird.

Zu No. XX. Die beschlossene Aenderung der §§ 185 und 186 der technischen Vereinbarungen gebe für die Feststellung der Zahl der zu bedienenden Bremsen eines Zuges Vorschriften, welche von den im § 13 des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands gegebenen Vorschriften völlig abweichen. Es sei zur Zeit nicht bekannt, ob und inwieweit die Landes-Aufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamtes auf Grund des Absatzes 4 des § 13 des Bahnpolizei-Reglements von der Befugniss zur Abänderung der betreffenden Bestimmungen Gebrauch machen werde. Vor allem sei nicht zu übersehen, ob der theils sehr erheblichen Steigerung der Bremsenzahl in schnellfahrenden Personenzügen und Güterzügen, wie solche nach dem in Rede stehenden Beschlusse eintreten müsste, schon in der nächsten Zeit durchweg entsprochen werden könne.

Unter Berücksichtigung des Vorstehenden und abgesehen von dem Beschlusse zu No. XXI der Tagesordnung, auf den wir alsbald in einem besonderen Schreiben zurückkommen werden, abgesehen ferner von den in dem ersten Theile unseres Rundschreibens vom 7. September d. J. No. 4149 erwähnten, einer nachträglichen Genehmigung nicht bedürfenden Beschlüssen, erklären wir die folgenden Generalversammlungs-Beschlüsse für perfekt:

Zu No. II der Tagesordnung, betreffend die Abänderung der Bestimmungen in Art. 17 No. 3 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement,

zu No. III der Tagesordnung, betreffend die Abänderung des Art. 23 des vorbezeichneten Uebereinkommens,

zu No. IV der Tagesordnung, betreffend die Abänderung des Art. 24 des vorbezeichneten Uebereinkommens,

zu No. V der Tagesordnung, betreffend Abänderung der Wortfassung in § 5 Abs. 2 litt. c des Verschleppungs-Uebereinkommens,

zu No. VI der Tagesordnung, wonach die Wirksamkeit des Vereinskarten-Reglements mit Ablauf d. J. gänzlich erlöschen soll,

zu No. VII der Tagesordnung, das neue Vereins-Statut betreffend,

zu No. VIII der Tagesordnung, betreffend das Statut der Prämiirungskommission des Vereins,

zu No. IX der Tagesordnung, wonach die Einrichtung der kombinirbaren Rundreisebillete vorläufig bis zum Schlusse des Jahres 1890 fortbestehen bleiben soll,

zu No. XI der Tagesordnung, betreffend Grundzüge für die Zulassung von Vereins-Lenkachsen und Haftung der Eigenthumsbahn für Wagen mit Vereins-Lenkachsen gegenüber der benutzenden Verwaltung,

zu No. XII der Tagesordnung, betreffend Statistik der Radreifenbrüche,

zu No. XIII der Tagesordnung, betreffend einheitliche Bezeichnungen der für Frauen, für Raucher und für Nichtraucher bestimmten Koupees sowie der Bedürfnissanstalten,

zu No. XIV der Tagesordnung, betreffend Festsetzung von Normalien für die Kuppelungen, Mundstücke und Kuppelungsschläuche von Betriebsmitteln mit selbstthätiger Luftdruckbremse,

zu No. XVI der Tagesordnung, betreffend Abänderung der §§ 102 und 137 der technischen Vereinbarungen,

zu No. XVII der Tagesordnung, betreffend Abänderung des auf den Blättern C und D der technischen Vereinbarungen dargestellten Schraubenkuppel-Schwengels,

zu No. XIX der Tagesordnung, betreffend Reduktion des Preises von Fettgas zur Beleuchtung der Personenzüge. —

Die Ausführung der vorstehend bezeichneten Beschlüsse werden wir alsbald mittelst besonderer Schreiben einleiten.

Aus dem Deutschen Reich.

Zur Verstaatlichung Preussischer Privatbahnen.

Während die in der Verstaatlichungsangelegenheit bisher abgehaltenen Generalversammlungen der Aktionäre der betreffenden Bahnen, mit Ausnahme derjenigen der Angermünde-Schwedter Eisenbahn, zu keinem Ergebniss geführt haben, klären sich inzwischen die über Annahme oder Ablehnung des Staatsangebotes getheilten Meinungen und neigen sich mit Rücksicht auf die Ungewissheit der Zukunft oder die drohende Konkurrenz der Staatsbahnen anscheinend mehr der ersteren zu. So erklärt eine Reihe namhafter Berliner Bankhäuser sich bereit, nachdem der Aufsichtsrath der Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft einstimmig den Aktionären die Annahme der Regierungsofferte empfohlen hat, dieselbe mit den ihnen zur Vertretung angebotenen Aktien in der Generalversammlung am 30. d. Mts. zu unterstützen. Zu dem gleichen Zwecke sind mehrere Danziger Bankfirmen geneigt, für die am 3. n. Mts. abzuhaltende Generalversammlung der Aktionäre der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn die Vertretung von Aktien zu übernehmen; die betreffenden Aktien und Vollmachten müssen bis spätestens den 30. d. Mts. bei der Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in Danzig oder bei der Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin niedergelegt sein. In ihren Entschlüssen werden diese Firmen nach ihren Publikationen beeinflusst durch die bekannten bündigen Erklärungen der Staatsregierung, durch die zweifelhaften Aussichten auf eine Zunahme des Verkehrs gegenüber der drohenden Konkurrenz der Preussischen Staatsbahnen durch die erforderlichen Ausgaben für Ergänzungen der Betriebsmittel und Bauten, und schliesslich durch die zweifelhafte Aussicht, eine volle Verzinsung der Stammprioritätsaktien, sowie eine Dividende für die Stammaktien auf Jahre hinaus erzielen zu können.

Bei den vielfachen Erörterungen über die Verstaatlichungsangelegenheit wird u. a. auf eine Bestimmung des neuen Aktiengesetzes aufmerksam gemacht, die man vielleicht nicht wird umgehen können, und die besonders für diejenigen Aktionäre, welche das gegenwärtige Staatsgebot für zu niedrig erachten, von grösster Wichtigkeit ist. Der Art. 215 H.-G.-B. (betreffend Abänderungen des Inhalts des Gesellschaftsvertrages)

schreibt im Absatze 6 wörtlich vor: „Soll durch die Beschlussfassung das bisherige Rechtsverhältniss unter den verschiedenen Gattungen (von Aktien) zum Nachtheile einer derselben abgeändert werden, so bedarf es zu dem von der gemeinschaftlichen Generalversammlung gefassten Beschlusse der Zustimmung einer besonderen Generalversammlung der benachtheiligten Aktionäre, deren Beschlussfassung gleichfalls nach der Vorschrift des zweiten Absatzes (betrifft das Stimmverhältniss) sich richtet.“ Dass der zu fassende Beschluss zugleich Statutenänderungen nach sich zieht, kann — wie der „Berl. Börs.-Cour.“ meint — nicht zweifelhaft sein, da der Entwurf zum Vertrage mit der Staatsregierung im § 10 wie folgt lautet: „Die Bestimmungen dieses Vertrages sollen nach dessen Perfektion für die Marienburg - Mlawkaer Eisenbahngesellschaft die Geltung statutarischer Bestimmungen haben, so dass also dieser Vertrag als Nachtrag zum Gesellschaftsstatute anzusehen ist“ und ebensowenig könne man darüber im Zweifel sein, dass das „bisherige Rechtsverhältniss unter den verschiedenen Gattungen von Aktien“ durch jenen Beschluss in einer Weise geändert werden soll, welche insbesondere die Inhaber der Stammaktien „benachtheilige“. Ja, es erscheine gar nicht ausgeschlossen, dass sich auch für den Besitzer von Stammprioritäten „Benachtheiligungen“ im Sinne des Art. 215 aus der Vorlage folgern lassen dürften. Hiernach würden im Falle der Annahme der Staatsofferte durch die gemeinschaftliche Generalversammlung eine besondere Generalversammlung der Stammaktionäre und erforderlichenfalls auch eine solche der Stamm-Prioritätsaktionäre nothwendig sein, in welchem nach demselben Stimmverhältniss, wie in der gemeinschaftlichen Generalversammlung zu beschliessen wäre. Die Verwaltung scheint diese besonderen Generalversammlungen nicht in Aussicht zu nehmen, da sie sich nach Zeitungsberichten die Frist, bis zu welcher die Regierung gebunden ist, nur bis zum 3. Dezember d. J. hat verlängern lassen. Die Aktionäre werden aber verlangen können, dass man dieser klaren und genauen Gesetzesvorschrift Folge leistet und haben insbesondere die Besitzer von Stammaktien daran das erheblichste Interesse.

Für die am 25. d. Mts. stattfindende Generalversammlung der Oberlausitzer Eisenbahn liegt ein Entwurf des Verstaatlichungsvertrages vor, nach welchem, abgesehen von dem bekannten Angebote der Regierung, der Kaufpreis für das gesammte Unternehmen auf 6,48 Millionen Mark festgesetzt ist, wobei der Staat ausserdem die Prioritätsanleihe, sowie sämmtliche Schulden der Gesellschaft als Selbstschuldner übernimmt. Verwaltung und Betrieb des Unternehmens erfolgen vom 1. Januar 1887 ab für Rechnung des Staats. Sofern bei Auflösung der Gesellschaft die Dividende für 1886 noch nicht festgesetzt sein sollte, wird dies in bisheriger statutenmässiger Weise geschehen. Der Aufsichtsrath erhält seine Remuneration bis zum Jahre 1888, und zwar für 1887 und 1888 mit demjenigen Betrag, welcher für 1885 gezahlt wird. Dem Direktor wird eine einmalige Abfindung von 30 000 ℳ aus dem Reserve- bezw. Erneuerungsfonds zugestanden.

Die allgemeine Deutsche Kreditanstalt in Leipzig hat sich bereit erklärt, die Vertretung von Aktien und Stammprioritäten auf der Generalversammlung zu übernehmen und für die Annahme des Staatsangebotes einzutreten.

Die Oktobereinnahme dieser Bahn ist gegen das Vorjahr um 35 340 ℳ zurückgegangen, für die zehn Monate Januar-Oktober d. J. beziffert sich der Minderbetrag der Einnahme gegenüber dem gleichen Zeitraume des Vorjahres auf 136 801 ℳ.

Nach einer Mittheilung der Direktion der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn an die Mitglieder des Aufsichtsrathes gestalten sich die Betriebsergebnisse und die Einnahmen dieses Jahres erheblich ungünstiger als bisher angenommen worden ist; so dass auf eine höhere Dividende als 3 pCt. für die Stammprioritäten schwerlich gerechnet werden kann. Ebensowenig sind die Aussichten für das nächste Jahr, soweit dieselben sich bis jetzt übersehen lassen, günstig.

Trotz dieser Erklärung hat die am 20. d. Mts. abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung, in welcher, wie berichtet wird, durch 39 Aktionäre 7 450 Aktien und ebensoviel Stimmen vertreten waren, das Staatsangebot abgelehnt. Bei Erörterung des ersten Punktes der Tagesordnung: „die Regierungsvorlage abzulehnen und die Zustimmung zu derselben nur für den Fall zu geben, dass der Nominalbetrag für die Stammaktien um 20 pCt. erhöht werde“, gab der Vertreter der Regierung die bekannte Erklärung, dass dieselbe jedes Amendement als eine Ablehnung der Offerte ansehen müsse und auch erneute, auf Basis der jetzigen Offerte gestellte Anträge von ihr zurückgewiesen werden würden, ab. Bei der Abstimmung ergab sich das vorangeführte Resultat und zwar wurde die Staatsofferte mit 5 561 gegen 1 846 Stimmen abgelehnt. Nach Ablehnung der Regierungsofferte verliess der Vertreter der Regierung, Geheimrath Bensen, die Generalversammlung der Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft. Die Versammlung nahm hierauf die von Breslauer-Erfurt und Haack-Berlin eingebrachten Amendements an, der Verstaatlichung zuzustimmen, falls für 7 Stammaktien 900 ℳ resp. für 7 Stammprioritäten 2 400 ℳ in 3½ pCt. Konsols gewährt würden.

Praktische Ausbildung der Preussischen Regierungs-Bauführer des Hoch- und des Ingenieurbaufachs.

In rascher Reihenfolge erscheinen die Verordnungen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, welche die vollständige und den modernen Auffassungen entsprechende Umwälzung bezüglich der Stellung und Ausbildung der jüngeren Staatsbaubeamten bezwecken. Nachdem erst unlängst eine neue Prüfungsvorschrift in Kraft getreten ist und eine Neuregelung der Rangverhältnisse stattgefunden hat, ist nunmehr mittelst eines an die Regierungs-Präsidenten bezw. die Königlichen Regierungen, die Chefs der Strombauverwaltungen, die Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektionen und die Königliche Ministerial-Baukommission gerichteten Cirkularerlasses vom 15. d. Mts. eine Anweisung für die praktische Ausbildung der Regierungs-Bauführer des Hoch- und Ingenieurbaufaches herausgegeben, welche den veränderten Verhältnissen entspricht. Mit Rücksicht auf die grosse Wichtigkeit einer sachgemässen und gründlichen Ausbildung der angehenden Staatsbaubeamten spricht der Herr Minister die Erwartung aus, dass vornehmlich auch seitens der bautechnischen Räthe auf eine sorgfältige Handhabung der in Rede stehenden Vorschriften hingewirkt wird.

Tagesordnung der Sitzung des ständigen Ausschusses des Landeseisenbahnraths am 26. d. Mts.

Der ständige Ausschuss des Landeseisenbahnraths ist zu einer Sitzung auf den 26. d. Mts. Vormittags 10 Uhr in dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten einberufen worden. Auf der Tagesordnung stehen folgende Gegenstände: 1. Vorlagen des Ministers der öffentlichen Arbeiten. Antrag auf Einführung eines Ausnahmetarifs für Cement von Biebrich am Rhein nach der Schweiz. Einführung ermässigter Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate von den Provinzen Ost- und Westpreussen bezw. Posen und Schlesien nach Sachsen und Thüringen. Einführung von Ausnahmetarifen für Schleifsteine von Schweinfurt-Oberndorf, Gräfenroda und Querfurt nach Ostpreussen, Westpreussen, Posen, sowie zur Ausfuhr nach Russland und Polen. Einführung eines Ausnahmetarifs für Stein- und Siedesalz von Linden, Peine, Salzderhelden und Göttingen nach den Elb- und Weserhäfen, sowie nach Kiel. Anträge auf Frachtermässigungen für die Ausfuhr von Kokes aus dem Ruhrgebiet nach Frankreich. Feststellung der Bedingungen für die Beförderung ungereinigter Knochen. Antrag auf Einführung eines Ausnahmetarifs für Eisendraht, Drahtstifte, Springfedern, Nägel, Nieten und Ketten von Gleiwitz nach den Elb- und Weserhäfen. Die dem Staatshaushalts-Etat für 1887/88 beizufügende Uebersicht der Normal-Transportgebühren für Personen und Güter. — 2. Mittheilungen der Ministers der öffentlichen Arbeiten über erfolgte Genehmigung von Ausnahmetarifen, sowie über Aenderungen des Eisenbahn-Betriebsreglements. Ausserdem mehrere von der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen vorberathene und für die Beschlussnahme der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen vorbereitete Abänderungsanträge von allgemeinem Interesse zu den Tarifvorschriften und der Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahngütertarifs über: Die Tarifirung von raffinirtem Zucker, die Tarifirung von Milchzucker zur Ausfuhr, die Aufnahme feuchter Stärke in den Spezialtarif III, die Tarifirung von Ricinuskuchen und Ricinuskuchenmehl, die Tarifirung von Hörnern und Stirnknochen, die Aenderung der Tarifvorschriften für Graphiterde, die Aufnahme von unreinem schwefelsaurem Bleioxyd in den Spezialtarif III, die Tarifirung von Naphtalin, von Petroleumrückständen, die Aufnahme von Holzkohlenbriquets und Presskohlen zum Heizen der Eisenbahnwagen in den Spezialtarif I bezw. II, die Tarifirung von verzinnten Façoneisen, von Schienenbefestigungsgegenständen und von Eisen und Stahldraht, die Frachtberechnung für leere Bierfässer bei der Beförderung in Spezialwagen, die Ermässigung der Fracht für Schulbänke, die Aufhebung des Sperrigkeitszuschlags für eine Anzahl von Artikeln und die Aenderung der Tarifvorschriften für Bettfedern. — 3. Anträge von Mitgliedern des Landeseisenbahnraths. Antrag des Geh. Kommerzienraths Stumm auf Ausdehnung der Frachtermässigungen für Eisenstein vom Lahn-, Sieg- und Dillgebiet nach der Ruhr auf Transporte nach der Saar und Mosel.

Direktionsbezirk Erfurt.

Am 1. Dezember d. J. wird die zwischen den Stationen Gräfenroda und Oberhof gelegene Haltestelle Gehlberg für den Privatdepeschenverkehr, sowie für die Annahme und Auslieferung von Frachtgütern in Wagenladungen und von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, sowie am 15. Dezember d. J. die 16,10 km lange, dem Betriebsamte Weissenfels unterstellte Bahn untergeordneter Bedeutung von Merseburg nach Mücheln mit den Stationen Beuna (Haltepunkt), Frankleben (Haltestelle), Wernsdorf und Neumark-

Bedra (Haltepunkte), Lützkendorf (Haltestelle) und Mücheln (Bahnhof) dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona, Haltestelle Schwanheide.
Am 1. Dezember d. J. wird die zwischen Büchen und Boizenburg gelegene Haltestelle Schwanheide für den Personenverkehr eröffnet und werden an derselben von dem genannten Tage ab die Personenzüge dort anhalten, um Reisende aufzunehmen und abzusetzen.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft, Personalien.
In die Verwaltung ist als ständiger Hilfsarbeiter der Direktion der Regierungsassessor Strackerjan, bisher ständiger Hilfsarbeiter der Grossherzoglichen Eisenbahndirektion zu Oldenburg, eingetreten. Eisenbahndirektor Brecht ist auf 6 Monate nach Ajaccio beurlaubt worden.

Projekt einer Hochbahn Barmen-Elberfeld.
Von der Firma Sönderop & Co., Kommanditgesellschaft zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen, wird, wie die „Frkf. Ztg.“ meldet, auf Veranlassung von Elberfelder Kapitalisten das Projekt einer Hochbahn für Personenverkehr nach dem Newyorker System ausgearbeitet. Es soll eine zweigleisige, auf einem eisernen Viadukt im Zuge der Wupper liegende Bahn hergestellt und dieselbe mittelst feuer- und rauchloser Lokomotiven betrieben werden. Die Züge sollen von 5 zu 5 Minuten verkehren, und zwar mit der doppelten Geschwindigkeit der Pferdebahnen. An der Rentabilität der Bahn wird bei der ausgedehnten Lage der beiden Wupperstädte nicht gezweifelt.

Hessische Ludwigsbahn.
Die nach dem „Deutsch. Tagebl.“, auch in No. 90 dieser Zeitung übergegangene Mittheilung über den Bescheid, welchen der Preussische Minister der öffentlichen Arbeiten dem Magistrate und der Handelskammer in Frankfurt a. M. auf das Gesuch, die allgemeine Einrichtung des direkten Verkehrs zwischen Preussischen Staatsbahnstationen und dem neuen Güterbahnhofe der Hessischen Ludwigsbahn in Frankfurt a. M. zu genehmigen, ertheilt haben sollte, erweist sich nach dem uns nunmehr vorliegenden Wortlaute des bezüglichen Bescheides als nicht ganz zutreffend. Wir theilen den letzteren daher nachstehend vollständig mit: „Die Eingabe der Handelskammer vom 20. August d. J. hat mir zu einer erneuten Untersuchung der dortigen Verkehrsverhältnisse mit besonderer Rücksicht auf den neuen, im Westen der Stadt belegenen Bahnhof der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn Anlass gegeben. Nach dem Ergebniss derselben reichen die Anlagen auf den älteren, mit direkten Tarifen im weitesten Umfang versehenen Frankfurter Bahnhöfen für den Güterverkehr einstweilen noch aus; für den neuen Bahnhof der Ludwigsbahn besteht bereits eine Anzahl direkter Tarife, namentlich im Verkehr mit Süddeutschland, auch sind für denselben auf bezüglichen Antrag direkte Frachtsätze im Verkehr mit den Preussischen Staatsbahnen und darüber hinaus für einzelne wichtige Beziehungen zur Einführung gebracht worden. Ueber die allgemeine Einrichtung des direkten Verkehrs zwischen Preussischen Staatsbahnstationen und dem neuen Güterbahnhof der Ludwigsbahn bedarf es noch weiterer Erhebungen und Verhandlungen zwischen der dortigen Königlichen Eisenbahndirektion und der Spezialdirektion zu Mainz. Da indess eine weitere Ausdehnung der direkten Verbindungen im einzelnen schon jetzt einem Bedenken nicht begegnet, so habe ich die Königliche Eisenbahndirektion ermächtigt, die von den einzelnen Interessenten an sie zu richtenden Anträge in entgegenkommender Weise zu prüfen und denselben, so weit ein öffentliches Verkehrsbedürfniss anzuerkennen ist, zu entsprechen. Ich füge hinzu, dass der neue Güterbahnhof der Staatsbahnen zu Frankfurt der Vollendung sich nähert und dass die Königliche Eisenbahndirektion bald in der Lage sein wird, der Handelskammer den Zeitpunkt mitzutheilen, für welchen die Eröffnung desselben, zunächst für den Wagenladungsverkehr, in bestimmte Aussicht genommen ist. Auch wird den Interessenten in kurzer Frist Gelegenheit gegeben werden, sich über die Anpachtung von Lagerplätzen neben den neuen Gleisanlagen zu unterrichten.“

Gewichtsermittelung von Biersendungen in Bayern.
Die Verwaltung der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen hat dem Vernehmen nach ihre Dienststellen angewiesen, das Gewicht für Biersendungen in Wagenladungen während der Winterperiode nicht mehr nach einem Normalsatze für das Liter (vergl. auch die bezgl. Notiz in No. 68 S. 748 d. Ztg.), sondern durch wirkliche Verwiegung auf der Bodenwaage zu ermitteln.

Massregeln gegen die Verbreitung der Cholera.
In Oderberg ist die Revision der aus Oesterreich kommenden Reisenden durch den von der Regierung dort stationirten Arzt aus Ratibor bereits eingeführt. Alle auf der Reise nach Deutschland befindlichen Personen müssen, wie mitgetheilt wird, vor dem Einsteigen in den Zug den Revisionssaal passiren und erhalten dort, falls sie dem Arzte unverdächtig erscheinen, eine Marke ausgehändigt, welche sie zum Eintritt in Deutsches Gebiet ermächtigt. Nur gegen Vorzeigung dieser Marke werden sie in den Zug aufgenommen. Der Ausbruch der Cholera in Ruttek, wohin dieselbe von Pest aus verschleppt sein soll, wird übrigens jetzt von Oesterreichischen Blättern zugestanden.

Bekanntlich sind innerhalb des Gebiets der Preussischen Staatsbahnen bereits seit langer Zeit auf Anordnung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten die umfassendsten Vorkehrungen getroffen, um dem unheimlichen Gaste erforderlichenfalls in nachdrücklichster Weise entgegen zu wirken, insoweit dies überhaupt Sache der Bahnverwaltungen sein kann. Weiterhin aber ist es selbstverständlich die Aufgabe der inneren Verwaltungsorgane, das Umsichgreifen der gefürchteten Seuche thunlichst zu verhüten.

In dem vorliegenden Falle sind die nöthigen Massnahmen sofort angeordnet. Der Regierungspräsident zu Oppeln hat die Landräthe der Grenzkreise u. a. auch in Kenntniss gesetzt, dass, falls auf den in ihrem Kreise belegenen Eisenbahnstationen Reisende anlangen sollten, die als cholerakrank oder verdächtig von der Weiterfahrt ausgeschlossen werden, die Eisenbahnverwaltung nach dem mit derselben vereinbarten Verfahren zunächst für die vorläufige Unterbringung der Betreffenden auf dem Bahnhofe selbst und für die Benachrichtigung der Ortspolizeibehörde zu sorgen hat. Letztere hat sodann ungesäumt die sofortige sichere Abholung der Kranken oder Verdächtigen aus der vorläufigen Unterkunft auf den Bahnstationen und die sofortige Aufnahme derselben in geeignete Lazareth- u. s. w. Räume zu bewirken.

Aus Bayern.

Erlangen-Gräfenberg eröffnet.
⊙ Wie bereits mitgetheilt, wird am 22. November d. J. die der Betriebsverwaltung Gräfenberg unterstellte Lokalbahn Erlangen-Gräfenberg mit der Station Gräfenberg, den Haltestellen: Spardorf, Uttenreuth, Dormitz, Neunkirchen am Brand, Steinbach bei Brand, Brand, Eschenau, Forth, Igensdorf, dann den Halteplätzen Zollhaus, Buckenhof, Weiher, Kleinsendelbach, Rüsselbach und Weisenohe dem allgemeinen Verkehre übergeben. Die Entfernungen dieser Stationsanlagen ab Erlangen sind folgende:

Zollhaus	2,393 km	Steinbach	15,632 km
Buckenhof	4,758 „	Brand	17,413 „
Spardorf	5,529 „	Eschenau	18,1008 „
Uttenreuth	6,690 „	Forth	21,561 „
Weiher	8,513 „	Rüsselbach	23,815 „
Dormitz	9,968 „	Igensdorf	25,147 „
Neunkirchen	12,278 „	Weisenohe	26,682 „
Kleinsendelbach	14,808 „	Gräfenberg	28,211 „

Die Billetabgabe und Gepäckabfertigung im Lokalbahn-Verkehr erfolgt im Zuge durch den Kondukteur. Eine direkte Billetausgabe und Gepäckabfertigung von der Lokalbahn nach den Stationen der übrigen Staatsbahnlinien und umgekehrt findet nicht statt. Bei den Haltestellen Igensdorf, Eschenau, Brand, Steinbach bei Brand, Dormitz, Uttenreuth und Spardorf wird die Güterabfertigung durch Agenturen auf Dienstvertrag besorgt.

An Sonn- und Feiertagen wird der Güterverkehr auf der Lokalbahn vollständig eingestellt. Für den Güterverkehr auf der Lokalbahnstrecke kommt der Vizinalbahntarif und zwar unter Wegfall der für den Transport von gewissen Rohprodukten generell eingeräumten Begünstigungen, in Anwendung. Im Bereiche der Lokalbahn gelten keine Ausnahmetarife. Die neue Lokalbahn wird in die Klasse der Bahnen untergeordneter Bedeutung eingereiht.

Die Königliche Eisenbahn-Centralkasse.
Die gemäss § 12 Abs. 1 der Verordnung vom 17. Juli l. J., die Verwaltung und den Betrieb der Königl. Verkehrsanstalten betr. bis auf weitere Verfügung fortbestehende Eisenbahnbau-Centralkasse wurde durch Allerh. Verordnung vom 16. d. Mts. an aufgehoben; die Geschäfte derselben gehen auf die Bahnbetriebs-Centralkasse über, welche von dem genannten Tage an die Bezeichnung „Königliche Eisenbahn-Centralkasse“ zu führen hat. Die Beamten der Bahnbetriebs-Centralkasse haben die ihnen nach der Kategorie, welcher sie angehören, zukommenden Titel mit dem Beisatze „bei der Königlichen Eisenbahn-Centralkasse“ zu führen. Der Oberinspektor und funktionirende Centralkassirer bei der Eisenbahnbau-Centralkasse, W. Kleinschrod, wurde infolge obiger organischer Verfügung in den Ruhestand versetzt.

Die Eisenbahn-Bausektion Markt-Redwitz wurde aufgehoben und die Erledigung der noch anfallenden Geschäfte

der Eisenbahn-Bausektion Hof übertragen, zum Bezirksingenieur in Würzburg der Bezirksingenieur und Vorstand der Eisenbahn-Bausektion Hof, Otto Schmid, berufen und der Betriebsingenieur und Vorstand der Eisenbahn-Bausektion Markt-Redwitz, Carl Wagner, zur Eisenbahn-Bausektion Hof versetzt.

Lokalbahn Hof-Naila-Marxgrün.

Die im Bau vollendete Hof-Naila-Marxgrüner Lokalbahn konnte noch nicht zur Eröffnung gelangen, weil die mit Sachsen obschwebenden Verhandlungen noch nicht zum Abschlusse gelangt sind. Die Nailaer Bahn mündet bekanntlich in den Bahnhof Sächsischen Antheils in Hof ein und die Sächsische Verwaltung, welche die Ein- und Ausfahrt der Nailaer Züge zu überwachen hat, verlangt eine Entschädigung welche die Bayerische Verwaltung für zu hoch erachtet.

Aus Russland.

Der Handel Revals.

In ähnlicher Weise wie Mertens über den Niedergang des Rigaer Handels klagt der „Revaler Beobachter“: Der stetige Rückgang, welchen der Handel Revals in den letzten Jahren genommen hat, ist auch in dem laufenden Jahre unverkennbar. Der Werth der Ausfuhr in der Zeit vom 1. Januar bis Oktober betrug:

im Jahre 1882	10 287 022 R.
„ „ 1883	7 642 296 „
„ „ 1884	14 291 604 „
„ „ 1885	10 002 666 „
„ „ 1886	5 094 602 „

Die einzigen Ausfuhrartikel, welche in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres einen Aufschwung im Vergleich zu den Vorjahren aufweisen, sind Fleisch, Bretter und Spiritus, während die Getreideausfuhr erheblich zurückgegangen ist. Fleisch und Bretter sind hauptsächlich nach England gegangen.

Ueber den Handel Revals bringt die „Rigasche Zeitung“ nach dem sechsbändigen Werke „Beiträge zur Statistik des Handels von Reval und Baltischport“ folgende Betrachtung: Die vergleichende Zusammenstellung der Ziffern aus einem Zeitraum von sechs Jahren muss manchen schätzenswerthen Einblick in die Handelsbewegung eines Hafenplatzes gewähren. Was besonders die Zahlen für den auswärtigen Handel Revals mit dem Annex Baltischport zum Ausdruck bringen, wird in seinem Endergebnisse für den mit den Verhältnissen Vertrauten kaum überraschend sein, wenn es auch in hohem Grade trübselig ist. Es ist die alte Geschichte: einige wenige bescheidene Ansätze zu einer Aufbesserung der Lage, dagegen viele unzweifelhafte Rückschritte. Der auf der Ausfuhr Revals seit Jahren lastende Druck ist nicht nur nicht gewichen, sondern hat sich verstärkt. Der Gesammtwerth der Ausfuhr Revals zur See im Jahre 1885 erreichte nur die Höhe von 12 991 803 R., das sind $6^1/_2$ Mill. R. weniger als im Vorjahre und 10 Mill. R. weniger als 1880. Von den beiden massgebenden Hauptgruppen der Ausfuhr, einmal Nahrungs- und Genussmittel und dann Rohstoffe und Halbfabrikate, Bau und Brennmaterialien, zeigt die erstere einen Ausfall von nicht weniger als 5 Mill. R.; statt mit $13^1/_2$ Mill. R. (im Jahre 1884) wird dieselbe (im Jahre 1855) mit nur $8^1/_2$ Mill. R. beziffert.

Unter Nahrungs- und Genussmitteln ist bei der Ausfuhr Revals vor allem Getreide zu verstehen. Von den $8^1/_2$ Mill. R. dieser Waarengruppe fallen 7,2 Mill. R. auf Getreide und hiervon 4,6 Mill. R. auf Weizen. Wäre der Weizen nicht, so würde es noch ungleich trauriger um die Ausfuhr Revals bestellt sein. Mit Hafer und Roggen geht es nun einmal von Jahr zu Jahr zurück. Noch einige Jahre gleichen Misshandels, und diese beiden Getreidearten werden aus den Ausfuhrlisten Revals als nahezu gegenstandslos getrost gestrichen werden können. Der Werth der Haferausfuhr ist im Vergleich zum Vorjahre von 4,4 auf 1,8 Mill. R. und der des Roggens von 1,7 auf 0,6 Mill. R. gesunken. Nur ein einziger Posten zeigt eine erfreuliche Entwicklung: der Spiritus. Seine Ausfuhrmenge ist von 497 389 auf 978 824 Wedro gestiegen. — Was Reval sonst an Ausfuhrgegenständen aufzuweisen hat, ist von untergeordneter Bedeutung. Eine gewisse Werthschätzung wäre nur noch dem Flachs einzuräumen, dessen Ausfuhrmenge von 440 509 Pud immerhin einen Werth von über 2 Mill. R. darstellt. Als recht charakteristisch für die Handelslage unserer ehstländischen Schwesterstadt sei erwähnt, dass zwei Artikel, Weizen und Flachs, dem Werthe nach zusammen mehr als die Hälfte der gesammten Ausfuhr über Reval ausmachen. — Die Ausfuhr hat bekanntlich für Reval von jeher erst in zweiter Linie gestanden. Auf der Einfuhr beruhten die Bedeutung und Stärke dieses Hafens. Leider geht es auch hiermit scharf bergab. In den letzten sechs Jahren hat Reval die Hälfte seines Einfuhrhandels eingebüsst. Hier die Belegziffern! Der Gesammtwerth der Einfuhr betrug:

im Jahre 1880	107 313 240 R.
„ „ 1881	91 529 824 „
„ „ 1882	86 048 996 „
„ „ 1883	84 731 468 „
„ „ 1884	69 458 409 „
„ „ 1885	58 319 527 „

Das Sinken der Revalschen Einfuhr springt grell in die Augen. Somit ist die bereits im vorigen Jahre ausgesprochene Befürchtung, dass die damals verfügte weitere Erhöhung der Russischen Einfuhrzölle dem Handel neue Schädigung bringen wird, eingetroffen. An eine nachhaltige Besserung der Lage ist leider nicht so bald zu denken, so lange die Zollsätze auf ihror bisherigen Höhe erhalten werden. Die Russischen Einfuhrzölle sind längst nicht mehr Schutzzölle zur Förderung und Hebung der einheimischen Industrie, sondern Finanzzölle, um durch dieselben die Geldmittel des Staats zu vermehren. Gerade in dieser Richtung hat man sich aber arg vergriffen. Die Einfuhr an den Zollgrenzen ist erheblich zurückgegangen, so dass statt der erhofften Mehreinnahme bedeutende Ausfälle eingetreten sind. Liesse sich wenigstens aus der Einschränkung des Handelsverkehrs zwischen Russland und dem Auslande infolge der Zollerhöhungen ein bestimmter Nutzen für Industrie und Gewerbe im Innern des Reichs unzweideutig nachweisen, so könnten wir vielleicht uns bescheiden im Bewusstsein, dass aus dem grossartigen Aufschwunge aller einheimischen Industriezweige allmählich eine befruchtende Wirkung auf das gesammte materielle Gedeihen des Landes ausgehen muss; gerade das Gegentheil aber spielt sich vor unseren Augen ab. Mit den Stockungen des auswärtigen Handels sind auch Industrie und Gewerbe in schwere Bedrängniss gerathen. Wenn nun auch gewiss nicht die Schutzzölle, für sich allein genommen, die Nothlage der Industrie heraufbeschworen haben, so haben dieselben doch zur Verschärfung der Krisis in einzelnen Fällen nicht wenig beigetragen. Von wo in nächster Zeit eine Aenderung kommen soll, ist allerdings schwer voraus zu sagen. Uns will es scheinen, als wenn Reval gleich den übrigen Hafenplätzen Russlands den Trübsalskelch noch nicht einmal bis zur Neige geleert hat. —

Vermehrung der Telegraphenverbindungen.

Nach der Russischen „Petersburger Zeitung“ gehen der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen unaufhörlich Gesuche von Ortsverwaltungen und Privatpersonen wegen Errichtung neuer Telegraphenlinien und -Stationen zu. In Berücksichtigung dieser Anträge wurde dem Reichsrath unlängst der Entwurf für eine ganze Reihe von neuen Telegraphenlinien zur Bestätigung vorgelegt. Der Bau der neuen Linien und der Ergänzungsleitungen ist vom Ministerium des Innern als unaufschiebbar anerkannt. Die Herstellungskosten sind auf 600 000 R. berechnet worden, für deren Anweisung ein Specialkredit erbeten wird.

Sanitätswagen.

Auf Anordnung der Verwaltung der Südwestlichen Eisenbahnen werden auf den Strecken Kischew-Ungeny, Zdolbunowo-Radziwilow, Bender-Roni und Shmerinka-Wolotschisk für Kranke Sanitätswagen in die Züge eingestellt, welche mit allen für die Krankenbeförderung nöthigen Einrichtungen versehen sind. Jeder dieser Wagen muss durch einen Feldscheer der Südwestlichen Bahnen begleitet sein, welcher die kranken Reisenden unterwegs zu pflegen hat. In die Wagen werden alle Reisenden, sowie die zum Zug- oder Lokomotivpersonal gehörenden Personen, welche Erscheinungen von Darm- und Magenleiden zeigen, aufgenommen. Die Sanitätswagen, in welchen die Kranken direkt bis zu ihrer Bestimmungsstation zu befördern sind, werden nach jeder derartigen Benutzung sorgfältig desinfizirt.

Einführung der Russischen Sprache in den Geschäftsverkehr.

Der „Baltijas Wehstn.“ schreibt: „Der Regierungsinspektor der sämmtlichen Rigaschen Eisenbahnen hat an die Eisenbahnverwaltungen die Verfügung gerichtet, dass künftig, jedoch spätestens vom 1. Januar 1887 ab, alle Rechnungsbücher, Sitzungsprotokolle, Berichte u. s. w., in Russischer Sprache geführt, bezw. abgefasst werden, damit die bald einzuführenden Regierungskontroleure in der Lage sind, persönlich und ohne Aufenthalt die ganze Geschäftsgebarung zu untersuchen. Selbstverständlich werden infolge dessen viele Beamte, von denen bekanntlich nur wenige die Russische Sprache einigermassen kennen, entweder den Dienst aufgeben oder sich schleunigst mit den Lauten der Reichssprache näher bekannt machen müssen.“ — Von einer neuerdings erfolgten derartigen Vorschrift ist jedoch, wie die „Rigasche Zeitung“ erfährt, den hiesigen Eisenbahnverwaltungen nichts bekannt. Thatsache ist nur, dass auf Grund der am 10. Dezember 1877 Allerhöchst bestätigten Bedingungen hinsichtlich der Uebergabe der Riga-Bolderaer Eisenbahn an die Verwaltung der Riga-Dünaburger Eisenbahn letztere verpflichtet ist, die Rechnungsführung der

Bolderaer Bahn bezüglich der Einnahmen, welche von den Einnahmen der Dünaburger Bahn getrennt bleiben müssen, in Russischer Sprache zu vollziehen. Letzteres geschieht gegenwärtig auch.

Zugänderungen auf der Baltischen Bahn.

Die lebhaft herbeigewünschte Ersetzung der z. Z. auf der Linie Dorpat-Taps den alleinigen Bahnverkehr vermittelnden Mittagszüge durch die Petersburger Züge darf demnächst erwartet werden. Wie die „Neue Dörptsche Zeitung" hört, werden die sogenannten Revaler Züge in Fortfall kommen und statt derselben am Abend die früheren Züge nach Taps mit direktem Anschlusse nach Petersburg von Dorpat abgelassen werden, während die aus Petersburg kommenden Züge in Dorpat am Vormittage eintreffen sollen.

Walk-Dorpat, Sektion der Riga-Pleskauer Eisenbahn.

Nach Mittheilungen aus Walk herrscht daselbst auf dem Bahnhofsplatze und auf den 3 Linien ein überaus rühriges Leben. Die Arbeiter entstammen zum weitaus grössten Theile dem Orte oder der Umgegend, Russen sieht man sehr wenige. Die Tagelohns-Arbeiter erhalten für das Pferd und den Arbeitstag 1 R. 50 Kop., während für den Kubikfaden mit Abfuhr auf etwa eine halbe Werst 2 R. bis 2 R. 20 Kop. gezahlt werden. Auf der etwa 4—5 Werst langen Arbeitsstrecke mögen etwa 1 000 Menschen und 400 Fuhrwerke beschäftigt sein. Dem Vernehmen nach soll die ganze Strecke, sowohl Riga-Pleskau wie auch Walk-Dorpat, zum Herbst 1887 betriebsfähig fertiggestellt sein.

Polässjebahn.

Ueber den Fortschritt der Bauarbeiten auf der Sektion Baranowitschi-Bjälostok der Polässjebahnen bis zum 1. August l. J. berichtet das Ministerium der Verkehrsstrassen in dem „Regierungsanzeiger" folgendes:

Enteignung. Die Aufnahme der betreffenden Ländereien ist für die ganze Linie vollendet. Von den 13 390 Dessätinen 215 Quadratfaden sind durch Preisvereinbarung mit den Besitzern 837 Dessätinen 1 878 Quadratfaden erworben, für 152 Dessätinen 2 102 Quadratfaden Kaufverträge abgeschlossen und 271 Dessätinen 424 Quadratfaden an die Schätzungskommission übergeben.

Bau des Bahndamms. Der Wald ist auf der ganzen Strecke gerodet. — Von den veranschlagten 361 500 Kubikfaden sind 96 pCt. vollendet; von den behufs Verlegung von Wegen, kleinen Flüssen und Strassenübergängen berechneten 36 000 Kubikfaden an Erdarbeiten sind 42 pCt. und von den 31 000 Kubikfaden Erdarbeiten zur Planirung der Stationen 85 pCt. bewegt worden.

Kunstbauten. Von 109 kleinen Holzbrücken von 1 Faden Spannweite sind 98 pCt. fertiggestellt, von 33 eisernen Brücken kleinerer Spannweite 54 pCt. ausgeführt, von den 8 eisernen Brücken grösserer Spannweite für 3 von 10 Faden, für 3 von 20 Faden und für 2 von 35 Faden Spannweite die Mauerarbeiten beendet und die Montirungsarbeiten bei 6 Brücken bis zu 24 pCt. fortgeschritten.

Von 26 steinernen Durchlässen sind 9 ganz fertig und 12 im Mauerwerk vollendet.

Der Oberbau. Von der auf 42 957 Kubikfaden veranschlagten Bettung sind 33 pCt. vollendet und von 362 305 Stück Schwellen 96 pCt. auf die Linie vertheilt.

Schienen und Befestigungsmittel sind fast in dem vollen Umfange von 1 054 866 bezw. 116 621 Pud herangeschafft. Von der 245 Werst betragenden Gesammtlänge des Oberbaues sind schon 168 Werst gelegt, d. h. 68 pCt. der Gesammtleistung verlegt.

Telegraph. Alle Pfosten sind aufgestellt und die Drahtleitungen auf der ganzen Linie angebracht.

Stationsbauten. Geplant sind 2 grosse und 5 kleine Stationen. Auf den beiden grossen Stationen Wolkowysk und Slonim sind für die Empfangsgebäude von 125 Quadratfaden Fundament Wände und Dach beendet. Die kleineren Stationen befinden sich in verschiedenen Stadien des Rohbaues.

Die sonstigen Stationsanlagen, wie Lokomotivschuppen, Feuergruben, Wasserreservoirs, Pumpenhäuser, Werkstättenbauten, Wohnhäuser u. s. w. sind in der Ausführung begriffen.

Rollmaterial. Es sind 6 Lokomotiven, 30 gedeckte Güterwagen und 225 offene Plattformwagen bereits vorhanden.

Aus Nordamerika.

Die Nord-Pacificbahn 1885/86.

Die Fortschritte dieser 2 808 Miles (= 4 520 km) langen Bahn, deren pomphafte Betriebseröffnung noch in Erinnerung sein wird, sind nach dem kürzlich erschienenen und in der „Railr. Gaz." auszugsweise veröffentlichten Jahresbericht für 1885/86 (30. Juni) bezüglich der Gesammteinnahmen und des Reinertrages nur sehr mässige; ja letzterer ist in den 3 letzten Betriebsjahren fast auf ganz gleicher Höhe geblieben. Eine Zunahme tritt fast nur bei den Lokaltransporten (im Personenverkehr 6⅔ pCt., im Lokal-Frachtverkehr 42 pCt. ostwärts und 29½ pCt. westwärts) und im Durchgangs-Frachtverkehr ostwärts (35½ pCt.) hervor, wogegen letzterer westwärts sich um 8 pCt. verminderte, so dass der gesammte Durchgangs-Frachtverkehr nur um 4½ pCt. gegen das Vorjahr sich erhöhte. Die schnelle und günstige Entwickelung des Lokalverkehrs kann wohl als eine Gewähr für das künftige Gedeihen angesehen werden.

Aehnlich wie auf den Union- und den Central-Pacificbahnen und entgegengesetzt den Verhältnissen auf den weiter östlich gelegenen Bahnen ist der Durchgangs-Frachtverkehr westwärts viel bedeutender, als derjenige ostwärts — im letzten Jahre ⅔ Mal und im Jahre vorher sogar 2½ Mal so stark. Dies kommt daher, dass, während die Pacific-Küstengegend die meisten ihrer Verbrauchsgüter von dieser Küste mit der Bahn bezieht, sie den bei weitem grössten Theil ihrer Ernteerträge zur See versendet.

Im allgemeinen ist aber der Durchgangsverkehr der Bahn überhaupt von viel geringerer Bedeutung, als allgemein angenommen wird. Im letzten Jahr ergab er im Durchschnitt für jeden Arbeitstag 57 t Fracht nach Osten und 95 t nach Westen hin, und die Zahl der Durchgangsreisenden täglich war 19 ost- und 31 westwärts.

Die Einnahmen betrugen:

	1885/86 D.	1884/85 D.	Zu- oder Abnahme pCt.
Personenverkehr:			
Durchgang	566 921	674 088	— 16
Lokal	2 171 097	2 141 652	+ 1,4
Güterverkehr:			
Durchgang	716 058	978 180	— 26,8
Lokal	7 216 786	5 718 989	+ 26,2
Baugüter	109 753	258 458	— 57,5

Während hiernach der Durchgangsverkehr einen bedeutenden Rückgang zeigt, hat der Lokalverkehr diese Verluste mehr als ausgeglichen, obwohl im Laufe des Jahres die Lokalfrachten um durchschnittlich 8 pCt. ermässigt sind.

Der Gesammtabschluss stellt sich — verglichen mit den beiden Vorjahren — wie folgt:

	1885/86 D.	1884/85 D.	1883/84 D.
Einnahmen:			
Frachtverkehr	8 189 615	7 446 266	7 865 367
Personen- „	2 897 218	3 075 882	4 237 259
Post- „	347 957	411 149	175 593
Express- „	241 769	246 366	257 843
Verschiedenes	53 968	54 486	67 513
zusammen	11 730 527	11 234 149	12 603 575
Betriebsausgaben	5 919 300	5 953 800	6 922 625
Steuern	236 964	242 501	255 229
Nettoerträge	5 574 263	5 037 849	5 425 821

	1885/86 D.
Nettoertrag	5 574 263
Hierzu gerechnet:	
Ueberschuss vom Vorjahr	91 960
Zins- u. s. w. Erträge	315 835
ergibt Gesammteinkommen	5 982 058
Hiervon sind gezahlt:	
Renten	670 748
Garantiebeträge für übernommene Bahnen	673 650
Unterhaltung des Portland-Eigenthums	16 149
Zinsen der festen Schuld	4 439 095
Reservefonds	55 633
Entwerthung der Dampfer	23 624
zusammen	5 778 899
Auf das nächste Jahr gehen also über	203 159

Von einer Dividende auf die etwa 87 000 000 D. Aktien bezw. Prioritätsaktien ist also noch keine Rede.

Bei vorstehenden Zahlen sind nicht berücksichtigt die Landverkäufe, deren Erträge lediglich zur Einlösung von Obligationen und Stammprioritäten verwendet werden dürfen. Die Reineinnahme hieraus belief sich in Baar auf 276 975 D., wofür Vorzugsaktien von 552 973 D. eingegangen sind.

Die Landverkäufe ergaben:

	1885/86	1884/85	1883/84
Acres	370 925	344 557	478 116
für	1 376 844	1 682 730	2 281 893 D.
durchschnittlich für den Acre	3,71	4,88	4,17 „

Zu bemerken ist hierbei, dass die Bahn ihren im Dakota-Territorium, östlich vom Missouri-Fluss belegenen gesammten Landbesitz, zu 2 430 000 Acres veranschlagt, im Juli d. J. an eine Aktiengesellschaft, welche auch das dort belegene Regierungsland zu kaufen und den danach erlangten Landbesitz im einzelnen an heranzuziehende

Ansiedler zu verkaufen beabsichtigt, zum Preise von 2 D. in Vorzugsaktien veräussert hat.

Um die „Cascade-Division“ so schnell als möglich ertragsfähig zu machen, baut die Gesellschaft eine Interimsbahn über das Gebirge, welche einen Kostenaufwand von 225 000 D. verursachen und anfangs des diesjährigen Winters eröffnet werden soll. Dieselbe wird aufgegeben, sobald der im Bau begriffene Tunnel vollendet sein wird. Die Gesammtkosten dieser von Pasco, Station der Hauptbahn, nach Tacoma am Puget Sound führenden Abtheilung von 253 Miles Länge werden, ausschliesslich der Brücke über den Columbia Fluss, 8 000 000 D. betragen. Diese Brücke wird in einigen Jahren nöthig werden und 1 000 000 D. beanspruchen. Durch die Cascade Zweigbahn wird eine Verbindung der grossen Weizenfelder des östlichen Oregon und Washingtons mit den tiefen Gewässern des Puget Sound eröffnet, und voraussichtlich wird sie für das Weizengeschäft von grosser Bedeutung werden, welches jetzt ausschliesslich auf Portland und die Oregon Navigation Comp. angewiesen ist. Aber Portland gewährt, wenn auch Geschäft und Kapital sich dort festgesetzt haben, doch nicht die gleichen Vortheile, weil es nicht Seehafen ist; die neue Linie wird daher gewiss bald nach ihrer Eröffnung jenen Transportzweig, an dem bis jetzt die Northern Pacific sehr wenig betheiligt ist, an sich ziehen.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Betreff. den Süddeutschen Eisenbahnverband, hier die Einführung neuer Gütertarife. Die in No. 82 der Vereinszeitung auf Seite 875 angekündigten neuen Tarife für den Süddeutschen Verbands-Güterverkehr mit Oesterreich-Ungarn werden nicht am 1. Dezember d. J., sondern erst am 1. Januar 1887 zur Ausgabe gelangen.

München, den 17. November 1886. (2416)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen,
Verkehrsabtheilung.

2. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Eröffnung der Haltestelle Taraczköz für den unbeschränkten Frachtenverkehr. Nach Mittheilung der Generaldirektion der Ungarischen Nordostbahn ist am 12. d. Mts. die bisherige Haltestelle Taraczköz für den unbeschränkten Frachtenverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 22. November 1886. (2417)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

Holsteinische Marschbahn. Betrifft Tarifnachtrag. Zu unserem Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist mit sofortiger Gültigkeit ein Nachtrag XI erschienen. Durch denselben wird die für den Verkehr mit Heide in bestimmten Monaten des Jahres bestehende Frachtermässigung für Magervieh in gleicher Weise auf den Verkehr mit Lunden ausgedehnt.

Die Expeditionen ertheilen Auskunft.
Glückstadt, den 20. November 1886. (2418)
Die Direktion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Im internen Verkehr tritt hinsichtlich der Tarifirung von gebrauchten leeren Bierfässern, welche in für den Biertransport besonders eingerichteten Wagen zurückgeschickt werden, mit sofortiger Wirkung eine neue Bestimmung in Kraft, welche bei unseren Dienststellen zu erfragen ist.

Karlsruhe, den 19. November 1886. (2419)
Generaldirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. ist der Nachtrag 9 zum Tarif für den **Reichsbahn-Staatsbahn-Verkehr** zur Ausgabe gekommen, enthaltend ausser einigen Berichtigungen, Ausnahmesätze für Eisen des Spezialtarifs II im Verkehre mit verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Berlin.

Näheres ist auf den betreffenden Expeditionen zu erfahren. (2420)
Frankfurt a/M., den 16. November 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirksamkeit tritt ein Anhang zum 14. Nachtrag zum **Badisch-Württembergischen Gütertarif** in Kraft, welcher unter anderem direkte Frachtsätze für die neu eröffnete Badische Station Schlierbach und theilweise ermässigte Frachtsätze für Kohlen ab Mannheim enthält. Exemplare des Anhangs werden bei den diesseitigen Stationen kostenfrei abgegeben.

Karlsruhe, den 20. November 1886. (2421)
Generaldirektion.

Sächs.-Bayerisch. Donauumschlagstarif. Am 20. November l. J. tritt zwischen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Passau bezw. Regensburg Donaulände andererseits für den Verkehr mit Rumänien, Serbien, Bulgarien oder weiter, sowie mit Oesterreich-Ungarn ein neuer Tarif in Kraft, welcher Frachtsätze für Stückgut, die allgemeinen Wagenladungsklassen und Spezialtarife, sowie Ausnahmefrachtsätze für Eisen- und Stahlwaaren, Eisen und Stahl façonnirt, landwirthschaftliche Maschinen, ferner für Kolonialwaaren, Fluss- und Schwerspath, Gyps und getrocknete Zwetschgen enthält.

Hierdurch wird der Sächsisch-Bayerische Donauumschlagstarif vom 1. Juli 1884 aufgehoben, mit Ausnahme der darin für den Verkehr von Rumänien, Serbien, Bulgarien nach Sachsen enthaltenen Frachtsätze, welche bis Ende des laufenden Jahres in Kraft bleiben.

Mit dem Tage der Einführung des neuen Tarifs scheiden die im Bayerisch-Sächsischen Gütertarife vom 1. Mai 1884 für Fluss- und Schwerspath, sowie Gyps enthaltenen Frachtsätze für Passau und Regensburg Donaulände aus diesem Tarife aus. Soweit der Vorrath reicht, kann der neue Tarif von dem Materialdepot der unterfertigten Stelle unentgeltlich bezogen werden.

München, den 17. November 1886. (2422)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband verkehr. Am 25. November d. J. treten für Eisenerze, Kiesabbrände, Puddelofen-, Schweissofen- und Konverterschlacken bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehr von Caslau transit (für Sendungen von Zawratetz-Tremoschnitz) und Zdiretz-Kreuzberg nach Oberschlesischen Hüttenstationen ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Geltung. Ueber die Höhe derselben wird bei den betreffenden Güterexpeditionen Auskunft ertheilt.

Breslau, den 16. November 1886. (2423)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit gelangen für den Verkehr von Station Brieg des diesseitigen Bezirkes nach Myslowitz, Oderberg und Oswiecim transito für **Güter zum Export nach den unteren Donauländern** ermässigte Frachtsätze im Rückvergütungswege für Eil- und Stückgut, die allgemeinen Wagenladungsklassen und die Spezialtarife zur Einführung.

Ueber die Höhe und die Bedingungen für die Anwendbarkeit derselben gibt die Güterexpedition Brieg und unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Breslau, den 17. November 1886. (2424)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach der Westschweiz. Am 1. Dezbr. d. J. erscheint zum Saarkohlentarife No. 14 nach der Westschweiz der I. Nachtrag, welcher

1. erhöhte Frachtsätze ab der Lothringischen Station Stieringen-Wendel,
2. ermässigte Frachtsätze ab Lauterburg-Rheinhafen,
3. zum Theil erhöhte und zum Theil ermässigte Frachtsätze nach den Stationen der Jura-Bern-Luzern-, der Bödelibahn, der Westschweizerischen und Simplonbahn, der Bulle-Romont- und der Neuenburger Jurabahn,
4. Frachtsätze für die Stationen der Traversthal-Regionalbahn

enthält.

Die erhöhten Frachtsätze treten erst zum 1. Februar k. J. in Wirksamkeit, während die ermässigten Frachtsätze schon jetzt angewendet werden können.

Köln, den 17. November 1886. (2425)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 92 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen
Berlin, den 24. November 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

2. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Mit dem 1. Dezember d. J. gelangt zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. Februar 1883 ein Nachtrag X zur Einführung, welcher neben bereits veröffentlichten anderweiten Vorschriften Aenderungen in den Bestimmungen über die Frachtberechnung für Güter des Spezialtarifs III enthält. Exemplare des Nachtrags können von den einzelnen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbüreau (Bahnhof Alexanderplatz) vom 25. d. Mts ab bezogen werden.

Berlin, den 20. November 1886. (2426)
Namens sämmtlicher Eisenbahnverwaltungen des Deutschen Reichs:
die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Blei und Zink von Rheinland-Westfalen nach Berlin etc. Der zunächst für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1885 eingeführte Ausnahmetarif für die Beförderung von Blei und Zink, bleiischen und zinkischen Produkten von Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrhein.) und Köln (rechtsrhein.) nach den Staatsbahnhöfen zu Berlin und Stationen der Berliner Ringbahn, sowie nach Eberswalde, dessen Gültigkeitsdauer bereits bis zum 31. Dezember 1886 verlängert wurde, bleibt weiterhin bis zum 31. Dezember 1887 in Kraft.

Köln, den 20. November 1886. (2427)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrhein.) etc.-Magdeburg. Am 1. Januar 1887 wird ein neuer Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, der auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Niederländischen Staatseisenbahn und der Georgs-Marien-Hütten-Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahnirektionsbezirks Magdeburg andererseits sowie ein neuer Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr in Wagenladungen von je 10000 Kilo von Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch) nach Stationen des Bezirks Magdeburg in Kraft treten. Die in dem neuen Gütertarife enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Berlin (Lehrter Bahnhof) und Berlin (Potsd. Bahnhof) treten gleichzeitig auch an Stelle der in dem Gütertarife für den Verkehr Köln (rechtsrh.) -Berlin vorgesehenen bezüglichen Sätze.

Die neuen Tarife schliessen gegenüber den bisherigen Tarifsätzen zahlreiche Frachtermässigungen, in manchen Fällen aber auch Erhöhungen in sich. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 10. Januar 1887 in Gültigkeit.

Für die Berechnung der Transportpreise, des Frachtzuschlags und der Lieferfristen bei der Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren kommen die in dem neuen Gütertarife enthaltenen Kilometerentfernungen vom 1. Januar — soweit Erhöhungen eintreten jedoch erst vom 11. Januar — 1887 ab ebenfalls zur Anwendung.

Ueber die neuen Frachtsätze wird bis nach erfolgter Drucklegung der Tarife durch das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion Auskunft ertheilt; der Zeitpunkt, von welchem ab die neuen Tarife käuflich zu haben sind, wird noch besonders bekannt gemacht werden.

Köln, den 19. November 1886. (2428)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische),
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Lokal-Gütertarif für den Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt und die Thüringischen Privatbahnen. Mit dem 1. Dezember d. J. gelangt zu dem vorbezeichneten Tarife der Nachtrag VI zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes und der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen und Haltestellen.

II. Entfernungen und Tarifsätze für den Bahnhof Mücheln bei Merseburg, die Haltestellen Frankleben und Lützkendorf der Strecke Merseburg-Mücheln, sowie für die Haltestellen Bischleben und Gehlberg.

III. Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs No. 3 für Langeisen auf gekuppelten Wagen und Ergänzung der Ausnahmetarife No. 4, 15 und 17b und c.

IV. Berichtigungen.

Insoweit diese Erhöhungen in sich schliessen, gelten die letzteren vom 15. Januar 1887 ab.

Die in dem Nachtrage enthaltenen Entfernungen und Tarifsätze für Bischleben treten mit dem Tage der Eröffnung dieser Haltestelle für den Güterverkehr, diejenigen für den Bahnhof Mücheln bei Merseburg und die Haltestellen Frankleben und Lützkendorf mit dem Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Merseburg-Mücheln in Kraft.

Der Zeitpunkt der bevorstehenden Betriebseröffnungen wird noch näher bekannt gemacht werden.

Nachträge können von den Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen bezogen werden.

Erfurt, den 20. November 1886. (2429)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 25. November 1886 tritt im Staatsbahntarif **Bromberg-Berlin** ein Ausnahmesatz für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke getrocknete (auch getrocknete Schlammstärke), und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesyrup, Traubenzucker (Glykose) und Traubenzuckersyrup, zur überseeischen Ausfuhr bestimmt, mit 1,08 *M.* pro 100 kg für den Verkehr von Montwy nach Stettin in Kraft.

Bromberg, den 20. November 1886. (2430)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Mit 1. Dezember l. J. treten in Kraft:

a) Nahtrag II zu Theil III Heft 1 und
b) „ III „ „ III „ 2

des Oesterr.-Ungarischen Verbandtarifes.

Diese Nachträge enthalten die Einbeziehung neuer Stationen in den Verbandtarif, ferner geänderte resp. ermässigte Sätze für Getreide etc. in einigen Relationen.

Exemplare sind bei den Verbandsverwaltungen und namentlich bei der Staatsbahngesellschaft in Wien I. Pestalozzigasse 8 zu beziehen. (2431RM)

K. K. priv. Oesterreich. Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Mit 1. Januar 1887 tritt der Nachtrag I zum Elbeumschlagstarif Nordwestböhmen - Laube, respektive Tetschen / Bodenbach - Landungsplatz vom 15. September 1886 in Kraft.

Durch diesen Nachtrag werden sämmtliche im Tarife für den Verkehr mit Stationen der Dux-Bodenbacher Eisenbahn und Prag-Duxer Eisenbahn enthaltenen Frachtsätze mit 31. Dezember 1886 ausser Kraft gesetzt.

Der Nachtrag enthält ferner Aenderungen der Tariftabellen, Berichtigungen etc.

Exemplare dieses Nachtrages liegen bei den betheiligten Verwaltungen, sowie bei der unterzeichneten Generaldirektion zur Einsicht, beziehungsweise zum Bezuge bereit.

Wien, den 19. November 1886. (2432)
Die Generaldirektion.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Am 1. Januar 1887 tritt der Nachtrag VI zum Theil II Tarifheft I des Ungarischen Eisenbahnverbandes in Kraft.

Derselbe enthält erhöhte Frachtsätze im Verkehre mit Stationen der Szamosvölgyer Eisenbahn, Erweiterung der Ausnahmetarife und Druckfehler-Berichtigungen.

Ferner gelangt am 1. Januar 1887 zu dem ab 20. Juli 1884 im Ungarischen Eisenbahnverbande für Grosshornvieh, Schafe und Borstenvieh in Wagenladungen von Ungarischen Stationen nach Pozsony [fiokpalyandvar (Filialbahnhof)] der Nachtrag III zur Einführung, welcher erhöhte Frachtsätze von Stationen der Szamosvölgyer Eisenbahn enthält.

Budapest, am 19. November 1886.
Die Direktion. (2433)

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Thüringisch-Sächsisch-Ungar. Verband. Mit 1. Januar 1887 treten die im Thüringisch-Sächsisch-Ungarischen Verbandstarife, Heft II vom 1. Januar 1870 bestehenden Frachtsätze zwischen der Station Reichenberg Süd-Norddeutsche-Verbindungsbahn einerseits und den Stationen der Ungarischen Bahnen ausser Kraft.

Wien, am 14. November 1886. (2434)
Die Direktion.

3. Submissionen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld. Oeffentlicher Verding von Betriebsmitteln. Die Anfertigung und Lieferung von

5 Stück Normal - Personenzuglokomotiven,
5 „ Normal - Güterzuglokomotiven,
5 „ Normal - Tenderlokomotiven für Vollbahnen in je einem Loose;
25 „ bedeckte Güterwagen,
160 „ eiserne Kohlenwagen und
7 „ Spezialwagen, zusammen in 8 Loosen;
ferner von
126 „ Satzachsen mit Speichenrädern und
258 „ Satzachsen mit Flussstahlscheibenrädern, zusammen in 4 Loosen; endlich von
768 „ Flussstahl-Tragfedern,
960 „ Flussstahl-Spiralfedern und
768 „ Lagerkasten in je einem Loose

soll im Wege des öffentlichen Verdinges vergeben werden. Eröffnung der Angebote am Sonnabend, den 4. Dezember 1886, Vormittags 11 Uhr im maschinentechnischen Büreau hierselbst, an welches dieselben mit den Aufschriften „Verding von Lokomotiven oder Wagen, Radsätzen etc." bis zum 3. Dezember 1886 postgebührenfrei und versiegelt einzusenden sind.

Bedingnisshefte mit Zeichnungen sind vom Kanzleivorsteher Herrn Peltz hier gegen Einsendung von 5 *M.* für Lokomotiven, von je 3 *M.* für jede Wagengattung, von je 3 *M.* für Radsätze und für Trag- und Spiralfedern und von 2 *M.* für Lagerkasten zu beziehen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Elberfeld, den 16. November 1886. (2435)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Lokomotivachsen. Für diesseitigen Direktionsbezirk sollen 8 Treib-, 12 Kuppel-, 6 Lauf- und 6 Tenderachsen beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung (nicht Nachnahme) der Schreibgebühren von 4 *M.* unfrankirt abgegeben. Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Lokomotivachsen" zu dem am Mittwoch, den 8. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr anstehenden Termine an das unterzeichnete Büreau einzureichen. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Breslau, den 17. November 1886. (2436)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische). Oeffentliche Ausschreibung. Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen, im Deutschen Reichsanzeiger vom 20. Juli 1885 No. 176 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen", sowie der für den diesseitigen Bezirk gültigen, durch die Kölnische Zeitung vom 6. d. Mts. No. 308 veröffentlichten „allgemeinen Vertragsbedingungen" soll die Anfertigung und Lieferung von 5 Stück dreiachsigen Normal-Tenderlokomotiven à 5 tons Raddruck für Nebenbahnen vergeben werden.

Bedingungen und Zeichnungen können zu 1,50 *M.* von unserem maschinentechnischen Büreau bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Verding von Lokomotiven" versehen, portofrei zu dem auf den 30. d. Mts. Vormittags 11 Uhr anberaumten Verdingungstermin an das vorgenannte Büreau einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Köln, den 16. November 1886. (2437)

Ausschreibung von Nutzholz. Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung auf Lieferung der für die Werkstätten Breslau, Posen und Ratibor pro 1887/88 erforderlichen Nutzhölzer. Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Nutzhölzern" versehen, bis zum Ausschreibungstermine, Freitag, den 3. Dezember d. J. Vormittags 10 Uhr versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse No. 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort auf postfreie Gesuche zum Preise von 1 *M.* (in baar bezw. in Briefmarken à 10 ₰) pro Exemplar unfrankirt bezogen werden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb vier Wochen nach obigem Termine.

Breslau, den 19. November 1886. (2438)
Materialien-Büreau.

---

4. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatsbahn. Die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebs-Materialienabfälle, als: Schmiedeeisen, Eisenblech einschliesslich Abfälle von Heizröhren; Gusseisen — alte Maschinentheile, alte Roststäbe; Radreifen, fluss- und puddelstähl.; Dreh- und Hobelspähne von Schmiedeeisen und Stahl; Hartgussräder, alte; Kupfer von Lokomotiv-Feuerbüchsen; äussere (zerlegte) Feuerbüchsen und Langkessel (Gussstahl); Heizröhren, eis. alte; Schienenabfälle (bis 3 m lang), Herzstückspitzen, Flügelschienen, Weichen-Backen und Zungen, alte, sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Reflektanten wollen das Materialien-Verzeichniss nebst den Verkaufsbedingungen von unserm Revisionsbüreau hierselbst gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ beziehen und die Kaufserbietungen bis zum 6. Dezember cr. an uns einsenden. (2439 B & W)

Oldenburg, 19. November 1886.
Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 93. **Zeitung des Vereins** 1886.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 27. November 1886.

Dieser Nummer liegt No. 22 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die Sekundärbahnen des Königreichs Sachsen.

(Fortsetzung aus No. 92 S. 973 fg.)

b) Personen- und Gepäckverkehr.

1. Personentarife im allgemeinen.

Während nach den Ausführungen in No. 92 die Entscheidung darüber, ob für den Güterverkehr der Sekundärbahnen — speziell der Schmalspurbahnen — das allgemeine Tarifsystem Anwendung zu finden habe, auf die verschiedenartigsten Gesichtspunkte Rücksicht zu nehmen war, gestaltete sich diese Frage in Ansehung des Personenverkehrs von vornherein bei weitem einfacher. Die Leistung der Eisenbahn auf dem Gebiete des Personentransportes bleibt sich im wesentlichen gleich, mag nun die Beförderung auf der Hauptbahn oder auf der Sekundärbahn, auf der Normalbahn oder auf der Schmalspurbahn stattfinden, und weder die Konstruktion der Betriebsmittel noch auch die Anschlussfrage sind an sich geeignet, in dieser Beziehung eine unterschiedliche Behandlung der Interessenten zu rechtfertigen. Die alleinigen Unterschiede, die zwischen der Beförderung auf der Hauptbahn und derjenigen auf der Sekundärbahn in der hier fraglichen Hinsicht obwalten, bestehen darin, dass dem Reisenden auf der Sekundärbahn infolge räumlicher Beschränktheit und der einfacheren Ausstattung der Wagen in der Regel ein geringeres Mass an Bequemlichkeit geboten werden kann, wie in den Koupees der Hauptbahnen, sowie dass die Fahrgeschwindigkeit auf den sekundär betriebenen Strecken eine geringere ist, als auf den Primärlinien. Die Ausnutzung der Personenwagen auf den Sekundärbahnen ist — obwohl die hier von den Reisenden zu durchfahrende Strecke in der Regel kürzer sein wird, als auf der primär betriebenen Strecke — im Durchschnitt doch keine geringere als auf den Hauptbahnen. Wenigstens haben die bei den Sächsischen Staatsbahnen hierüber gesammelten statistischen Erfahrungen dies nachgewiesen.

Waren hiernach aber die Voraussetzungen zu einer prinzipiellen Erhöhung der Personengeldsätze für die Sekundärbahnen nicht vorhanden, so konnte nur die Frage entstehen, ob etwa mit Rücksicht auf die Verhältnisse des konkreten Falles bei der einzelnen Sekundärbahn erhöhte Personentarife zu erstellen seien. Dieser Fall wird dann eintreten, wenn nach den obwaltenden Verkehrsumständen für die einzelne Linie eine so geringe Personenfrequenz zu erwarten steht, dass bei Aufrechterhaltung der gewöhnlichen Fahrgeldsätze eine befriedigende Rentabilität — entweder im allgemeinen oder auch nur in Ansehung der Personenbranche — voraussichtlich nicht zu erreichen wäre. Unter dieser Voraussetzung muss die Eisenbahnverwaltung zweifellos als berechtigt angesehen werden, ihr finanzielles Interesse durch Einstellung höherer Einheitssätze auch für den Personenverkehr zu wahren; doch hängt diese Frage weder mit der Konstruktion noch mit der Betriebsweise der einzelnen Bahnen zusammen, sie ist lediglich allgemein-ökonomischer Natur und kann unter der angegebenen Voraussetzung auch bei primär betriebenen Linien entstehen, wennschon die hier vorliegenden Verkehrsbedingungen — wenigstens was die grösseren Durchgangslinien betrifft — ein derartiges Vorgehen seltener rechtfertigen mögen, wie bei den Lokalbahnen.

2. Personentarife der Sächsischen Sekundärbahnen.

Für die Sächsischen Sekundärbahnen, speziell für die Schmalspurlinien, kamen zeither derartige Rücksichten nicht in Betracht, da sämmtliche im Betrieb befindliche Sekundärbahnen einschliesslich der Schmalspurstrecken von Anfang an die Vorbedingungen einer genügenden Personenfrequenz aufwiesen und zwar in einem Umfange, der hinter dem Durchschnitts-Verkehre der Hauptbahnlinien nicht zurückbleibt. Im Gegentheil zeichnet sich die Mehrzahl der Sächsischen Sekundärbahnen — und hierunter in erster Reihe die Hainsberg-Kipsdorfer und Radebeul-Radeburger Schmalspurlinien — durch einen besonders entwickelten Personenverkehr aus, was einestheils auf die landschaftlichen Eigenschaften der von diesen Linien durchzogenen Gegenden, anderntheils auf die Nähe grösserer Verkehrsplätze zurückzuführen ist.

Mit Rücksicht auf diese Verhältnisse wurden für sämmtliche Sächsische Schmalspurbahnen die normalen Personeneinheitssätze angenommen, dieselben beziffern sich hiernach folgendermassen:

	pro Person und Kilometer		
	II. Kl.	III. Kl.	Militärpersonen
	₰	₰	₰
bei Tourbillets	6	4	1 1/3
„ Tagesbillets	8	5 1/3	—

für Hundebillets: 1 1/2 ₰ pro Kilometer.

Ebenso ist für den Gepäckverkehr der normale Einheitssatz, nämlich

pro je 10 kg Taxgepäck 0,533 ₰

eingerechnet worden.

3. Betriebsreglement und Zusatzbestimmungen.

Die Abweichungen des Sekundärbahnbetriebes auf dem Gebiete des Personentransportes zeigen sich hauptsächlich

in dem Wegfall der 1ten und 4ten Wagenklasse, in dem Wegfall besonderer Nichtraucher- und Frauenkoupees, sowie in der thunlichsten Beschränkung der Verausgabung direkter Billets von und nach Stationen der Sekundärbahnen.

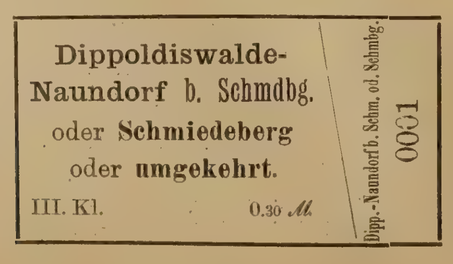
Dass dem Publikum bei den Hauptbahnen gerade in der Klassenfrage weitgehende Konzessionen gemacht worden sind, bedarf keiner näheren Begründung. Fast alle Eisenbahnverwaltungen haben die Erfahrung gemacht, dass die bestehenden Abstufungen selbst auf den verkehrsreicheren Linien über das thatsächliche Bedürfniss hinaus gehen, und dass namentlich auf denjenigen Strecken, wo auch die vierte Wagenklasse verkehrt, von einer auch nur annähernden Ausnutzung der oberen Klassen nicht die Rede ist. Die nachtheiligen Folgen, welche hiermit für die Rentabilität der einzelnen Eisenbahnlinien verknüpft sind, liegen auf der Hand und es bedarf nur eines Blickes auf die statistischen Nachweisungen über die Ausnutzung der Transportmittel im Personenverkehre, um sich von dem in dieser Richtung bestehenden Missverhältniss zu überzeugen.

Allerdings sprechen Gründe dafür, dass beim Eisenbahntransporte auf die Bequemlichkeit und das Wohlbefinden des Publikums auch in der hier fraglichen Beziehung mehr Rücksicht genommen werde, als dies bei anderen Transportanstalten — wie z. B. dem Omnibus- und Pferdebahntransporte — geschieht und geschehen kann. Doch ist zu beachten, dass diejenigen Rücksichten, die hierbei vorzugsweise in Betracht kommen, bei den Sekundärbahnen — schon infolge der durchschnittlich kürzeren Fahrtdauer und des Wegfalls der Nachtfahrten — in weitaus geringerem Masse vorliegen, wie bei den Hauptbahnen. Dies war der Grund, warum bei den Sächsischen Sekundärbahnen — ebenso wie bei den meisten übrigen Deutschen Bahnen dieser Gattung — von Einstellung nicht nur der 1ten Wagenklasse, sondern auch besonderer Frauen- und Nichtraucherkoupees Abstand genommen worden ist.

Ebenso verkehren auf den Sächsischen Sekundärbahnen keine Personenwagen IV. Klasse. Diese Beschränkung erschien thunlich, weil auf keiner der betreffenden Linien regelmässige Arbeitertransporte — wie solche für die Einrichtung der vierten Wagenklasse ausschliesslich in Betracht kamen — sich bewegen. Auch würde schon mit Rücksicht auf die geringere Höhe und Bodenfläche der Schmalspurpersonenwagen die Beförderung von Personen ohne Sitzgelegenheit — wie dies das charakteristische Merkmal der IV. Wagenklasse ist — zu vielfachen Unzuträglichkeiten für die Passagiere selbst Anlass geben.

Die Einschränkung der direkten Billetsorten ist mit Rücksicht darauf erfolgt, dass der Billetverkauf auf den Sächsischen Sekundärbahnen — mit Ausnahme der besonders frequenten Verkehrsstellen, wo der Verkauf in der gewohnten Weise durch das Stationspersonal besorgt wird — von dem Zugführer zu bewirken ist, und schon aus diesem Grunde die thunlichste Vereinfachung des Billetexpedirungsgeschäftes unbedingt nothwendig erschien. Auch kamen hierbei räumliche Gründe in Betracht, weil die Billetschränke in den Gepäckwagen der Sekundärbahnzüge untergebracht werden müssen, von wo aus der Billetverkauf besorgt wird.

Aus demselben Grunde sind für mehrfache Relationen die Billets für beide Richtungen — nach dem sogenannten Viceversa-System — mit einander verschmolzen worden. Auch werden in einigen Fällen für den Verkehr zwischen Haltestellen, die annähernd dieselbe Entfernung von einander aufweisen und mithin gleiche Personengeldsätze bedingen, dieselben Billets ausgegeben. Die Billets haben in diesen Fällen beispielsweise folgendes Aeussere:



Nicht übertragbar (siehe Tarif)
Gadewitz-
Töllschütz
und zurück
oder umgekehrt.
III. Kl. 0.30 M
H. R.
Gadewitz-Töllschütz
0002

Tagesbillets werden auf den Sächsischen Sekundärbahnen ausgegeben und zwar unter Anwendung derselben Preisberechnungsmodalitäten wie auf den Hauptbahnen, ebenso finden die allgemeinen Grundsätze über Abonnementskarten, Kouponsbücher und Schülerkarten (Kouponsbücher zum halben Preis) Anwendung.

Für die Personenbillets ist das übliche sogen. Edmondson'sche Kartensystem angenommen worden; nur für die Beförderung von Militärpersonen werden ebenso wie für den Hundetransport meist Blanketbillets verwendet, welche von dem den Billetverkauf besorgenden Zugführer im einzelnen Falle ausgefüllt werden. Da derartige Transporte — namentlich was die Militärtransporte betrifft — auf den Sächsischen Sekundärbahnen verhältnissmässig nicht allzu häufig vorkommen, lässt sich dieses Verfahren, welches gleichfalls den Zweck der thunlichsten Einschränkung der einzelnen Billetsorten verfolgt, ohne Schwierigkeit durchführen.

Der Gepäcktarif ist dergestalt normirt, dass neben dem Handgepäck — soweit dessen Mitnahme in die Personenwagen nach allgemeinen Grundsätzen zulässig ist — auch die üblichen 25 kg auf Tourbillets frachtfrei befördert werden. Die Aufrundung des taxpflichtigen Gewichtes erfolgt in der auch bei den Hauptbahnen üblichen Weise von 10 zu 10 kg.

4. Billet- und Gepäckexpedirung.

Der Billet- und Gepäckexpeditionsdienst auf den Sekundärbahnen — soweit derselbe durch den Zugführer besorgt wird — und die desfallsige Buch- und Kassenführung erfolgt in nachstehender Weise:

Der Bahnverwalter übergiebt dem Zugführer nach jeweiligem Bedarfe einen entsprechenden Vorrath von Billets, welche der letztere in geordneter Reihenfolge in den im Gepäckwagen befindlichen Billetschrank einzulegen hat.

Diese Billets werden in ein getrennt vom Billetjournal zu führendes „Zugführer-Journal" eingetragen, dergestalt, dass der Eintrag jeder Zeile von dem Zugführer an Quittungsstelle durch Beischreibung seines Namens bescheinigt werden kann. Dieses Zugführer-Journal bildet die Grundlage für die Revision der Billetbestände, und zwar sowohl derjenigen, welche sich noch in der Verwahrung des Bahnverwalters befinden, als auch derjenigen, die vom Bahnverwalter dem Zugführer übergeben worden sind.

Den nach der Nummerfolge aus dem Billetschranke zur Ausgabe kommenden Billets wird das Datum und die Tageszeit durch Abstempelung mittels der auch auf den Stationen der Hauptbahnen gebräuchlichen Datumpresse aufgedrückt.

Täglich nach Ankunft des letzten Zuges auf derjenigen Station, woselbst sich der Sitz der Bahnverwalterei befindet, werden von dem Zugführer die während des Tages verkauften Billets unter Ablieferung des dafür gelösten Geldes und der ausgefertigten Talons zu Militär- und Hundebillets an den Bahnverwalter rapportirt.

Ueber die abgelieferten Billetgelder ertheilt der Bahnverwalter in einem besonderen, in den Händen des Zugführers verbleibenden Buche Quittung.

Aus dem obenbezeichneten Zugführerrapport werden sodann von dem Bahnverwalter die ausgegebenen Billets in das eigentliche Billetjournal übertragen; dieses Journal wird am Monatsschlusse nach Anleitung des dafür vorgeschriebenen Formulars abgeschlossen und mit dem nach Massgabe des betreffenden Tarifs anzufertigenden Verkaufsrapporte an das Kontrolbureau eingesandt.

Die Koupirung der Billets erfolgt mittels gewöhnlicher Koupirzange mit festeingesetzter Nummer.

Die benutzten Billets werden durch den Zugführer abgenommen und geordnet an den Bahnverwalter abgeliefert, welcher sie dem Kontrolbureau in je 10 tägigen Zeitabschnitten einzuliefern hat.

Das Gewicht des zu befördernden Reisegepäcks wird Seiten des Zugführers in der Regel durch Schätzung nach dem Augenscheine bez. wo dies Verfahren zur Bestimmung des Gewichts nicht ausreicht, durch Verwiegen auf der in dem Gepäckwagen befindlichen Federwaage festgestellt. Bei der Expedirung des Reisegepäcks zwischen den Verkehrsstellen der Sekundärbahn bedient sich der Zugführer eines vereinfachten Gepäckregister-Formulars.

Dieses enthält:

a) l i n k s: den mit fortlaufender Nummer (bis 100) versehenen S t a m m;

b) i n d e r M i t t e: den mit gleicher Nummer versehenen, dem Aufgeber des Reisegepäcks einzuhändigenden, bei Auslieferung des letzteren aber wieder abzunehmenden G e p ä c k s c h e i n;

c) r e c h t s: die in vierfacher Anzahl vorhandenen, mit der Nummer des Stammes und Gepäckscheins übereinstimmenden, auf der Rückseite g u m m i r t e n B e k l e b e n u m m e r n, welche der Zugführer auf die betr. Gepäckstücke aufklebt.

Zur Abfertigung des Reisegepäcks nach den Stationen der Hauptbahnen bedient sich der Zugführer des auf letzteren gebräuchlichen Gepäckregister-Formulars.

Am Tagesschluss liefert der Zugführer die ausgefertigten Stammnummern und die abgenommenen Gepäckscheine, sowie die vereinnahmte Fracht an den Bahnverwalter gegen Quittungsvermerk ab.

Der letztere trägt in die hierfür vorgeschriebenen Formulare

a) den Verkehr zwischen den Verkehrsstellen der Sekundärbahn unter einander, sowie

b) den Verkehr von den Verkehrsstellen der Sekundärbahn nach der einbezogenen Hauptbahnstation

tageweise ein und liefert dann am Monatsschlusse die in dieser Weise ausgefüllten und durch Addiren abgeschlossenen Nachweise an das Kontrolbureau ab.

Von dem Kontrolbureau erfolgt die Buchung, revisorische Behandlung u. s. w. der Ergebnisse aus dem Personen- und Gepäckverkehr der einzelnen Sekundärbahnen in Gemässheit der allgemeinen Bestimmungen, jedoch mit der Massgabe, dass die Monatsfrequenz- und Einnahmeübersichten der einzelnen Sekundärbahnen zwar mit denen für den Gesammtverkehr der Sächsischen Staatseisenbahnen vereinigt, ausserdem aber noch in je einem besonderen Exemplare angefertigt und an die Hauptbuchhalterei eingereicht werden.

Ein gleiches geschieht übrigens auch hinsichtlich der Ergebnisse aus dem Fahrzeugs- und Thier-, sowie Güterverkehr.

c) T r a n s p o r t l e i s t u n g e n d e r S e k u n d ä r b a h n e n f ü r Z w e c k e d e r P o s t- u n d M i l i t ä r v e r w a l t u n g.

Die Leistungen der Sekundärbahnen für die Post sowie die dafür zu entrichtenden Vergütungen weichen in vielfachen Beziehungen von denjenigen der Hauptbahnlinien ab. Denn während auf den Hauptbahnen durchgehends das Eisenbahnpostgesetz vom 20. Dezember 1875 mit den dazu erlassenen Vollzugsbestimmungen Anwendung findet, sind für den Postverkehr auf den Sächsischen Sekundärbahnen — mit alleiniger Ausnahme der Strecke Pirna-Berggiesshübel, für welche zur Zeit noch das Eisenbahnpostgesetz gilt — die „Bestimmungen des Reichskanzlers vom 28. Mai 1873, betreffend die Verpflichtungen der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu Leistungen für die Zwecke der Post,“ massgebend.

Die Beförderung des Postdienstes erfolgt auf den übrigen Sekundärbahnen entweder

a) in besonderen, den Sekundärbahnzügen beigestellten Postwagen, oder

b) in separaten Abtheilungen von Personen- oder Güterwagen, oder

c) in dem von der Post- und Eisenbahnverwaltung g e m e i n s c h a f t l i c h benutzten Gepäckraume des Zugführerwagens.

Ausserdem werden auf einigen Linien die Postgüter auch in verschlossenen Säcken oder Briefbeuteln durch das Eisenbahnpersonal mit befördert.

Die Entschädigung, welche die Eisenbahnverwaltung für den Postdienst auf den Sekundärbahnen bezieht, ist im Durchschnitt — entsprechend der geringeren Menge der zu transportirenden Postgüter — erheblich niedriger als diejenige auf den Hauptbahnen. Nach den hierüber für das Jahr 1884 gesammelten Unterlagen betrug die Einnahme der Eisenbahn für die Leistungen zu Gunsten der Post pro Kilometer

bei den Hauptbahnen . . . . 126,9 *M.*
bei den Sekundärbahnen (mit Ausschluss der Linie
Pirna-Berggiesshübel) dagegen nur . . . . . 35,2 „

Bezüglich der Transportleistungen im militärischen Interesse gelten für die Sekundärbahnen dieselben Bestimmungen, welche für den Eisenbahnverkehr im allgemeinen massgebend sind. In der Natur der Sache liegt es jedoch, dass — soweit es sich um militärische M a s s e n transporte handelt — die beschränkte betriebliche Ausrüstung der Sekundärbahnen, speziell der Schmalspurbahnen, in mehrfachen Beziehungen einen einschränkenden Einfluss ausüben muss.

VII. Zweiggleis- und Weichenanschlussanlagen.

Eine besondere Fürsorge hat man auf den Sächsischen Sekundärbahnen, speziell auf den Schmalspurbahnen, dem Zweiggleiswesen zu Theil werden lassen. Schon aus dem Charakter dieser Linien, als rein lokaler Transportstrassen, ergibt sich die Nothwendigkeit, auf die thunlichst unmittelbare Einbeziehung auch der kleineren Verkehrsquellen bedacht zu sein. Während die Hauptbahn, beziehungsweise die Station der Hauptbahn, in der Regel den Zweck hat, einem grösseren Interessentenkreis in seiner Gesammtheit die Vortheile einer gleichmässigen Verkehrserleichterung zu verschaffen, und während hier — abgesehen von denjenigen Ausnahmefällen, wo die besonderen lokalen Verhältnisse einzelner Unternehmungen eine direkte Schienenverbindung gestatten — von einem Aufsuchen der einzelnen Produktionsstellen selbst meist schon aus örtlichen Gründen nicht die Rede sein kann, findet die lokale Sekundärbahn gerade in der Berücksichtigung und Bedienung solcher spezieller Verkehrsbedürfnisse ihre vorwiegende Aufgabe. Das Vorhandensein mehrerer bedeutender Fabriken genügt in gewissen Fällen schon, um der Sekundärbahn, und namentlich der Schmalspurbahn, eine leidliche Verkehrsentwickelung zu sichern, und speziell bei den Schmalspurbahnen wird sich das Verhältniss nicht selten so gestalten, dass nicht sowohl die Bedeutung einer Gegend oder eines Ortes i m a l l g e m e i n e n, als vielmehr das Vorhandensein einer grösseren Anzahl v o n v o r n h e r e i n b e s t i m m t e r Etablissements für den Bau der Eisenbahnlinie überhaupt ausschlaggebend ist. Aus diesen Gründen folgt aber von selbst, dass bei den Sekundärbahnen bei Berücksichtigung der einzelnen Verkehrsquellen in der Regel weitergegangen werden muss, wie bei den Hauptbahnen, und namentlich bei den Schmalspurbahnen sind — infolge des grösseren Spielraumes bei der Kurven- und Neigungsbestimmung — auch in technischer Hinsicht die Vorbedingungen für eine derartige Sonderberücksichtigung der einzelnen Etablissements in der Regel vorhanden. Dabei erfüllen die Zweiggleise bei den Sekundärbahnen gewissermassen denselben Zweck wie die Sekundärbahnen selbst in ihrem Verhältnisse zur Hauptbahn; sie sind die Saugadern für den Verkehr der Stammbahn, und je mehr es dieser an einem hinlänglichen, allgemeinen Verkehr gebricht, um so bedeutungsvoller müssen diese Gleisanschlüsse für die Sekundärbahn selbst sein, um so eifriger aber auch das Bestreben der Verwaltung, ihre Vermehrung zu fördern.

Mit Rücksicht hierauf sind bei den Sächsischen Sekundärbahnen die Gebühren für die Zweiggleisbedienung unter Berücksichtigung der Selbstkosten besonders niedrig normirt worden. Es war hierbei — neben den ausgeführten Gründen allgemeiner Natur — namentlich auch der Gedanke massgebend, dass durch die Vermehrung der Privatgleisanlagen die Zahl der auf Staatskosten anzulegenden öffentlichen Verkehrsplätze an der Sekundärbahn thunlichst beschränkt werden könne, was im finanziellen Interesse des Staates besonders wünschenswerth erschien. Dabei kam auch in Betracht, dass bei der verhältnissmässigen Kürze der in Sachsen bestehenden Sekundärbahnlinien die besondere Unterstützung des Zweiggleiswesens schon um deswillen angezeigt erschien, um durch die Erbauung derartiger direkter Gleisverbindungen die Konkurrenz des Privatfuhrwerkes möglichst auszuschliessen, welche sich — wenn zwischen der Bahn und dem betreffenden Etablissement erst noch ein Achstransport der Güter nöthig ist — besonders auf den kürzeren Linien immerhin fühlbar macht.

Die Zweiggleise, welche bisher an den einzelnen Sekundärbahnen Sachsens entstanden sind, verfolgen fast ausschliesslich den Zweck, grössere Etablissements, wie Fabriken, Mühlen und Steinbrüche, mit den Bahngleise zu verbinden. Der Haupttheil derselben zweigt von der freien Strecke ab. Die Zuführung und Abholung der Wagen erfolgt fast ausschliesslich durch die fahrplanmässigen Züge der Sekundärbahnen.

Es sind zur Zeit an derartigen Privatgleisanlagen vorhanden:

Bahnlinien	Anzahl			Gesammtlänge in Metern	Ungefährer Herstellungsaufwand (exkl. der etwaigen Arealerwerbungskosten).
	auf freier Strecke	in Bahnhöfen	zusammen		*M.*
1. n o r m a l s p u r i g e:					
Johanngeorgenstadt-Schwarzenbrg.	1	—	1	165	3 500
Pirna-Berggiesshübel	2	4	6	998	29 000
2. s c h m a l s p u r i g e:					
Wilkau-Saupersdorf	9	1	10	535	10 200
Hainsberg-Kipsdorf	4	1	5	712	14 325
Döbeln-Oschatz	2	4	6	652	17 200
Radebeul-Radeburg	1	1	2	220	3 900
Klotzsche-Königsbrück	2	1	3	201	2 650
Zittau-Markersdorf	1	1	2	194	3 380

Der durchschnittliche Herstellungspreis beträgt hiernach pro laufendes Meter
an den normalspurigen Sekundärbahnen . . . . . 30,00 *M.*
an den schmalspurigen Sekundärbahnen . . . . 20,50 „

Die Herstellung der Zweiggleis- und Weichenanschlussanlagen erfolgt — ebenso wie an den Hauptbahnen — so auch an den Sekundärbahnen lediglich auf Kosten der betreffenden Privaten. Der Bau wird entweder durch Organe der Staatseisenbahnverwaltung oder doch wenigstens unter Aufsicht derselben ausgeführt. Die Bedienung der Weiche liegt ausschliesslich der Bahnverwaltung ob, ihre Benutzung steht unter der Kontrole der letzteren, und sowohl der Gleisinhaber als auch dessen Leute, welche von ihm zu vertreten sind, haben allen Anweisungen der zuständigen Bahnorgane Folge zu leisten. Die Weiche muss stets unter Verschluss gehalten werden, ebenso der an derselben eventuell anzubringende Sperrbaum.

Die Zuführung der Wagen sowie die Abholung derselben geschieht regelmässig in der Weise, dass die beladenen und leeren Wagen von der Eisenbahnverwaltung bis über die Weiche auf das Zweiggleis gebracht und von da wieder abgeholt werden, während die Bewegung der Wagen auf dem Zweiggleise selbst lediglich durch Leute des Zweiggleisinhabers zu bewirken ist. Nach und von dem Zweiggleise werden gewöhnlich nur Wagenladungen befördert. Werden ausnahmsweise auf Verlangen des Gleisinhabers auch Stückgüter übergeführt, so wird hierfür in der Regel dieselbe Zuführungsgebühr erhoben, welche für vollbelastete Wagen zur Erhebung kommt, ohne Rücksicht auf die thatsächliche Belastung des Wagens.

Die Bestimmung der Stunden, in welchen die tägliche Zuführung beziehungsweise Abholung der Wagen nach und von dem Zweiggleise erfolgt, ist ausschliesslich dem Ermessen der Bahnverwaltung vorbehalten; auch kann in der Regel vom Gleisinhaber nur eine einmalige tägliche Zu- und Abführung beansprucht werden. Die Uebergabe und Abnahme der Wagen auf dem Zweiggleise erfolgt unter Zuhilfenahme handlicher Quittungsbücher, die der Bedienstete, welcher den Zug begleitet, bei sich führt. Die Bestellung leerer Wagen zur Beladung hat vorschriftsmässig mindestens zwölf Stunden, bevor dieselben gebraucht werden, zu erfolgen.

Für am Zweiggleise unbetheiligte Personen darf eine Zuführung bez. Abholung von Wagen in der Regel nur mit Genehmigung der oberen Bahnbehörde bewirkt werden. Der Zweiggleisbesitzer haftet auch in derartigen Fällen für Bezahlung der Fracht u. s. w. gerade, so als wenn die Zuführung bez. Abholung für ihn erfolgt wäre. Dagegen hat der Zweiggleisbesitzer zu gestatten, dass sein Gleis, soweit dies ohne Beeinträchtigung des Zweiggleisbetriebes geschehen kann, zur Aushilfe für Zwecke der Staatseisenbahnverwaltung benutzt werde, ohne dass ihm ein Vergütungsanspruch deshalb zustände.

Die Entladung und Beladung der Wagen muss binnen der im Lokaltarif für die Sächsischen Staatseisenbahnen vorgeschriebenen zwölf- bezw. sechsstündigen Frist bei Vermeidung der dort angedrohten Nachtheile (Entrichtung von Wagenstandgeld) vorgenommen werden. Diese Fristen laufen von dem Augenblicke an, in welchem die Wagen auf das Zweiggleis gestellt wurden, bis dahin, wo sie wieder als zur Abholung bereit angemeldet und an die Weiche gestellt werden.

Für alle, während der Zeit, wo sich die Wagen auf dem Privatgleise befinden, an denselben vorkommenden sowie für die infolge unzweckmässiger Verladung oder sonstiger unpfleglsamer Behandlung durch den Gleisinhaber oder durch dessen Leute oder auch durch dritte Personen herbeigeführten Beschädigungen hat der Gleisinhaber einzustehen, und sämmtliche Reparaturkosten zu übertragen. Auch ist für den Fall, dass durch das Vorhandensein des Zweiggleises oder der letzteres mit den Gleisen der Staatsbahn verbindenden Weiche ein Unfall beim Eisenbahnbetriebe veranlasst werden und hierbei ein Schaden an Personen oder Sachen entstehen sollte, für dessen Ersatz die Haftpflicht der Staatseisenbahnverwaltung als der Betriebsunternehmerin nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen oder auch nach dem Reichsgesetze vom 7. Juni 1871 (dem sogen. Haftpflichtgesetze) in Anspruch genommen wird, der Inhaber des Zweiggleises gegenüber der Staatseisenbahnverwaltung dermassen ersatzpflichtig, dass er derselben nicht nur den ihr etwa selbst erwachsenen Schaden zu ersetzen, sondern auch den von ihr wegen eines solchen Unfalles an Dritte geleisteten Schadenersatz vollständig zu vergüten verpflichtet ist. Eine Ausnahme hiervon findet nur dann statt, wenn der entstandene Schaden nachweislich auf die Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute zurückzuführen ist.

Die Gestattung des Weichenanschlusses und der Zweiggleisanlage erfolgt nur unter Vorbehalt eines jederzeit geltend zu machenden Widerrufsrechtes; doch ist dem Gleisinhaber die Zurückziehung der vertragsmässig zugesagten Befugnisse in der Regel zwei Monate vorher durch die Staatseisenbahnverwaltung anzukündigen. Andererseits hat dagegen auch der Gleisinhaber das Recht, seine Befugnisse jederzeit unter ebenmässiger Aufkündigung wieder aufzugeben.

Dabei behält sich die Staatseisenbahnverwaltung stets das Recht vor, in folgenden Fällen den Vertrag ohne vorhergehende Aufkündigung sofort aufzulösen:

a) wenn den in Bezug auf die Weichenanlage und den Gebrauch derselben ertheilten Anordnungen der Bahnverwaltung nicht gehörig Folge geleistet wird,
b) wenn der Zweiggleisbesitzer mit Abführung der ihm vertragsmässig obliegenden Geldleistungen im Rückstande bleibt, oder
c) wenn zu dem Vermögen desselben Konkurs eröffnet werden sollte.

Nach Auflösung des Vertrages wird auf Kosten des Zweiggleisbesitzers durch Organe der Staatsbahnverwaltung der auf bahnfiskalischem Areale liegende Theil der Anlage abgebrochen und der frühere Zustand wieder hergestellt. Die hierdurch entstehenden Kosten sind in allen Fällen vom Gleisinhaber zu übertragen.

(Fortsetzung folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Vereinskarten-Verband der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen.

Dieser Verband ist in der letzten gemeinsamen Direktorenkonferenz zu Stande gekommen und tritt mit dem 1. Januar 1887 in Wirksamkeit. Den nachstehend auszugsweise reproduzirten 15 Paragraphen des bezüglichen Statutes entnehmen wir folgende wesentliche Bestimmungen, von welchen wir einige nachträglich besprechen werden. § 1. Zweck: Erleichterung der Berathungen und Verständigungen im persönlichen Verkehr; die „Abonnements-Verbandkarten“ legitimiren zu allen dem Personenverkehr dienenden Zügen. § 2. Theilnahme: Zu dieser sind alle Bahnen von mindestens 50 km ununterbrochener Länge und an solche unmittelbar anschliessende ausländische Bahnen berechtigt; die Bahnverwaltung hat bei Staatsbahnen ihre Eigenschaft als Behörde, bei Privatbahnen die des Vorstandes (laut staatlicher Organisation, bezw. Handelsgesetz und Statut) nachzuweisen; ausgeschlossen sind nicht selbst verwaltete oder sequestrirte Bahnen; einzelne Strecken mit Lokomotivbetrieb dürfen nicht ausgeschlossen werden; dagegen dürfen fremde verwaltete Linien zu den eigenen hinzugerechnet werden. § 3. Anzahl der Verbandkarten und anspruchsberechtigte Personen: Bahnen bis 75 km Länge sind zu 5, bis 100 km zu 6, bis 150 km zu 8, bis 200 km zu 10, bis 250 km zu 12, bis 300 km zu 14 und für je weitere, wenn auch nur angefangene 100 km zu 2 Karten mehr berechtigt. Den Vorständen der nicht selbst verwalteten Bahnen können die Hälfte der auf ihre Strecke entfallenden Karten ausgefolgt werden. Für die Kartenbemessung sind nur die wirklich eröffneten Strecken massgebend. Die Verwaltung kann auch weniger Karten, als wozu sie berechtigt ist, in Anspruch nehmen. Bezüglich der zur Benutzung dieser Karten berechtigten Personen wird — ausser den Mitgliedern des Verwaltungsrathes und den Oberbeamten bei Privatbahnen — rücksichtlich der Staatsbahnen folgendes bestimmt: „An die zur obersten Aufsicht über dieselben berufenen Funktionäre des K. K. Handels- und Finanzministeriums, sowie an die obersten Beamten der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Bahnen, dann an die in Gemässheit der Organisationsbestimmungen für die Staats-Eisenbahnverwaltung fungirenden Mitglieder des ständigen Beirathes des Präsidiums der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, ferner an die zur obersten Leitung berufenen Funktionäre des Königlich Ungarischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und Kommunikationen und des Königlich Ungarischen Finanzministeriums an die Mitglieder des Tarifkomitees des erstgenannten Ministeriums, endlich an die obersten Beamten der Königlich Ungarischen Generalinspektion“ können Karten ausgefolgt werden. § 4. Verbandkarten-Taxe: Für jede Karte sind 200 fl. pro Kalenderjahr zu erlegen; für die im Laufe eines solchen bezogenen Karten ist die Taxe verhältnissmässig nach restlichen Monaten zu berechnen, für Umschreibung ist keine Taxe zu entrichten. Die Zahlung für die erste Karte ist sofort, für weiter geltende bis 1. Februar zu erlegen. § 5. Verwendung des Ertrages aus den Verbandkarten-Taxen: Derselbe sammt den Zinsen ist nach Abzug der Auslagen im Verhältnisse der auf jeder Bahn im vorangegangenen Jahre in der I. und II. Wagenklasse geleisteten Personenkilometer auf jede derselben zu repartiren. Hierfür sind die statistischen Ausweise bis 1. November zu liefern; die diesfällige Ausgleichung hat nach Jahresschluss zu erfolgen. § 6. Rechte der Verbandkarten-Inhaber: Die Benutzung aller fahrplanmässigen Personenzüge unter den Expeditions- und Garantiebestimmungen des Betriebsreglements; regelmässige Vergnügungszüge sind den einzelnen Verwaltungen bekannt zu geben. § 7. Verbandkonferenz: Dieselbe wird in der ersten Hälfte jeden Jahres abwechselnd in Oesterreich und Ungarn abgehalten; ausser-

ordentliche Konferenzen können von der geschäftsführenden Verwaltung oder von den einen zehnten Theil der Stimmen repräsentirenden Verbandverwaltungen nach Bedarf verlangt werden. Zur Beschlussfähigkeit ist die Abgabe von $^2/_3$ aller Verbandstimmen nothwendig; jede Verwaltung hat so viele Stimmen, als sie Karten bezieht. (Die Kompetenz der Konferenz ist in 8 Punkten bestimmt.) Beschlüsse über Statutenänderung, Kartenaustausch mit anderen Kartenverbänden, Ausschliessung einzelner Verwaltungen aus dem Verbande und Auflösung desselben sind dann erst wirksam, wenn binnen 4 Wochen von $^9/_{10}$ aller Stimmen kein Widerspruch erfolgt. § 8. Geschäftsführende Verwaltung: Eine solche wird mit dreijähriger Funktionsdauer gewählt. (Die erste Wahl fiel auf die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.) Ihre Befugnisse sind in 5 Punkten präzisirt. § 9. Anträge der Verwaltungen: Zur Aufnahme in den Verband ist der motivirte Antrag gemäss § 2 nöthig. Die §§ 10 bis 15 bestimmen: Die Ausfertigung, die Kontrole, das Verfahren wegen verlorener, die Rückgabe ungültig gewordener Verbandkarten, das Erlöschen der Theilnahme (halbjährige Kündigungsfrist, Austritt mit dem 1. Januar) und den Einführungstermin.

Die Eisenbahnen in Bosnien und der Herzegowina.

Dieselben bildeten in den gegenwärtig zu Budapest tagenden Delegationen einen lebhaften Diskussionsgegenstand. Des Raummangels wegen müssen wir die sonst interessanten Begründungen der Delegirten für ihre diesfälligen Anträge hinweglassen und uns auf die Antworten der Minister, des Reichsfinanzministers Kallay und des Reichskriegsministers Bylandt, beschränken:

a) Ueber die Anfrage, warum der Voranschlag der Eisenbahn Mostar-Metkovich im Landesbudget nicht erscheint, bemerkt der Minister, dass dies deshalb geschehe, weil nach dem Gesetze die Ueberschüsse dieser Bahn an die Reichsaktiven abgeführt werden müssen, die Einstellung sonach jedenfalls nur eine durchlaufende Post bilden würde. Ueberdies werden die Interessen des zum Baue dieser Bahn aus den Reichsaktiven dargeliehenen Kapitals stets pünktlich bezahlt und wurden auch bereits bis Ende 1885 Kapitalsrückzahlungen im Betrage von beiläufig 100 000 fl. geleistet. Auch für das Jahr 1886 kann eine gleich grosse Kapitalsrückzahlung in Aussicht gestellt werden.

b) Bezüglich der Fortführung der Eisenbahn Mostar-Ramamündung bis Serajewo bemerkt der Minister, dass hierüber die Studien noch nicht abgeschlossen sind, und er sonach in dieser Richtung noch nicht schlüssig geworden sei. Er beschäftige sich aber eingehend mit dieser Frage. Hinsichtlich einer von Banjaluka weiter in der Richtung nach Serajewo zu führenden Eisenbahn, welche zur Sprache gebracht wurde, bemerkt der Minister, dass die Herstellung einer solchen Bahn von ihm vorläufig nicht in Aussicht genommen werde, da es seines Erachtens andere Bahnen gebe, deren Errichtung viel wichtiger und ganz vorzugsweise wünschenswerth erscheine. Allerdings liegen dieser seiner Auffassung keine militärischen, sondern wirthschaftliche, kulturelle und administrative Erwägungen zu Grunde, welche er ja in erster Linie zu wahren berufen sei. Er bemerkt überdies, dass jede Bahn den Gegenstand eingehender Besprechungen zwischen dem Reichskriegsministerium und der Bosnisch-Herzegowinischen Landesverwaltung bilde. Uebrigens sei die Herstellung eines Strassenzuges von Doboj nach Banjaluka in der Ausführung begriffen, sowie eine andere Strassenverbindung von Banjaluka gegen Travnik gesichert. Der Bau der vorgedachten Bahn würde ausserordentliche Mittel in Anspruch nehmen, welche das Land aufzubringen wohl nicht in der Lage wäre. Man müsste sich also zu diesem Behufe an die Monarchie wenden, und das steht den beiden Regierungen, beziehungsweise den Parlamenten beider Reichshälften zu. Der Minister erklärt übrigens, jede Bahn, welche im Lande gebaut werden sollte, mit Freude zu begrüssen. Bezüglich der letzterwähnten Bahn bemerkt der Reichskriegsminister Graf Bylandt folgendes: Was die Linie Banjaluka-Serajewo anlange, so wäre sie allerdings wünschenswerth. Der Minister könne sie aber nicht für absolut dringend halten. Die unmittelbare Verbindung Serajewos mit dem Centrum der Monarchie wäre in strategischer Hinsicht geboten, wenn wir in Bosnien aggressiv vorzugehen beabsichtigen würden oder wenn der Schwerpunkt der Entscheidung dorthin verlegt würde. Es kann sich aber nur um die Frage handeln, ob die Truppen, die in der Defensive verwendet werden, richtig und rechtzeitig mobilisirt und verpflegt werden können. Diese Frage könne jedoch nur an der Hand des Mobilisirungsplanes entschieden werden. Der Minister wolle nur darauf hinweisen, dass im Jahre 1882 die Verstärkung der Truppen und die Versorgung derselben mit den nöthigen Mitteln sich auf das schleunigste und in vollkommen zufriedenstellender Weise bewerkstelligt hatte, was gewiss mit ein Grund dafür war, dass der Aufstand schleunigst bewältigt werden konnte. Sobald aber kein offensives Vorgehen ins Auge gefasst wird, ist die Erbauung der Linie Banjaluka-Serajewo event. Novibazar, so wünschenswerth sie immer erscheinen mag, nicht absolut nothwendig, um dafür von der Monarchie so grosse Opfer zu verlangen. Diese Opfer wären allerdings sehr bedeutend, da sich ausser der vom Reichsfinanzminister erwähnten noch zwei solche, fast ebenso hohe Wasserscheiden und überdies noch andere grosse Terrainschwierigkeiten vorfinden. In kommerzieller Hinsicht rentirt sich die bisherige Bahn Dobrlin-Banjaluka gar nicht. Der Betrieb musste sogar auf jeden zweiten Tag herabgesetzt werden, während die Bosnabahn einen Ueberschuss liefert, aus dem die Amelioration derselben bestritten wird. Jede Bahn kann unter gewissen Umständen auch militärische Wichtigkeit erhalten; unter den obwaltenden Umständen nach der politischen und militärischen Situation, in der wir uns gegenwärtig befinden, ist die besprochene Bahn aber keine absolut nöthige, um unsere Position in Bosnien und der Herzegowina aufrechtzuerhalten. Um die Truppen rasch mobilisiren und verpflegen zu können, genügen die gegenwärtigen Kommunikationsmittel vollkommen. Die Verstärkung der Truppen, welche eventuell nöthig werden könnte, basirt sich auf die Mobilisirungsvorkehrungen und die Zusammensetzung der Truppen ist eine derartige, dass die rechtzeitige Mobilisirung mit Rücksicht auf die Kommunikationen garantirt erscheint. Die Berufung auf frühere grosse Lücken im Eisenbahnnetze ist für den vorliegenden Fall nicht massgebend; letztere stammen aus einer älteren Periode, können daher als Beweismaterial für den vorliegenden Fall nicht geltend gemacht werden. Die Fortsetzung gegen Novibazar ist auch politisch unzulässig, denn wir können auf fremdem Gebiet keine Bahn bauen. Ich habe auf die Kosten hingewiesen und auf die geringe Rentabilität der Bahnverbindung. Ich glaube nicht, dass sich Unternehmer finden werden, höchstens unter Garantie, und zwar einer so bedeutenden Garantie, dass dieses Opfer von der Monarchie nicht gefordert werden kann.

c) Bezüglich der beantragten Bahn von Dobrlin gegen Knin durch das Unnathal erklärt der Finanzminister Kallay, die Idee einer solchen Bahn sei bereits öfters aufgetaucht und er habe darüber auch verschiedene Meinungen gehört. Er sei, wie er bereits erwähnt habe, sehr dankbar für jede Anregung bezüglich einer neuen Bahn in Bosnien. Diese Bahn würde aber so grosse Summen in Anspruch nehmen, dass Bosnien dieselben nicht erschwingen könnte; besonders in diesem Falle, wo es sich für Bosnien selbst schliesslich doch nur um eine Art von Seitenbahn handelt.

Bezüglich der beiden letzterwähnten Bahnprojekte müssen wir ausnahmsweise aus der Rede des Abg. Dumba folgendes hervorheben: Was die angeregten Eisenbahnverbindungen anlangt, so müsse er der Ansicht des Ministers zustimmen, dass die Bahn über Livno nach Spalato zunächst ins Auge zu fassen wäre, insbesondere da die jetzige Verbindung Dalmatiens mit dem Meere über Metkovich kaum für die Zeit genügen dürfte, zumal es sich leider immer mehr herausstellt, dass die Millionen, welche für die Narentaregulirung verausgabt wurden, ohne den gewünschten Erfolg in die Narentasümpfe geflossen sein dürften. Bisher wenigstens sei der Kredit erschöpft und, wie man behauptet, nur ein Misserfolg zu verzeichnen. Spalato aber, einer der schönsten und geräumigsten Häfen nicht nur Dalmatiens, sei dazu prädestinirt, der Hauptstapelplatz, das eigentliche Emporium der Bosnischen Hinterländer zu werden. Die Anschlussbahn an Knin in Dalmatien zur Verbindung Kroatiens mit Dalmatien liege eigentlich im Interesse Dalmatiens und gehöre vor den Reichsrath. Bosnien würde durch diese Bahn in einem äussersten nordwestlichen Winkel des Landes blos durchschnitten. Ganz anders verhält es sich mit der angeregten Bahn Dobrlin-Serajewo. Unleugbar wäre eine solche Bahn, welche das Herz der Monarchie auf direktem Wege mit Serajewo verbinden würde, von der grössten Bedeutung. Eines ist sicher, dass diese Bahntrace so immense Schwierigkeiten aufweist, dass der Bahnbetrieb sehr grosse Opfer fordern und dass die finanzielle Lage der beiden Reichshälften solche Summen wohl jetzt nicht als fonds perdu auszugeben gestatten würde.

Die Orientbahnen.

Auch diese wurden in den Delegationen lebhaft besprochen und können wir uns auch da nur auf die Interpellationsbeantwortung des Reichsfinanzministers Kallay beschränken. Es dürfte aus den einschlägigen Erklärungen der Regierung in früheren Jahren noch erinnerlich sein, welche grosse Schwierigkeiten ursprünglich in dieser Frage zu beseitigen waren. In dem Operate der sogenannten Conférence à quatre wurde schliesslich nach jahrelangen Mühen diese Schwierigkeit behoben und der Präklusivtermin für den Ausbau sämmtlicher Linien für den Monat Oktober 1886 festgesetzt. Von Seite der Pforte wurde vertragsmässig die Bedingung gestellt, dass beide Linien, nämlich die Linie nach Konstantinopel und jene nach Salonichi, zu gleicher Zeit dem Verkehre übergeben werden müssen. Am energischesten kam Serbien seinen Verpflichtungen nach, und es sind dort die vertragsmässig festgestellten Linien

nahezu vollendet. Die Linie Belgrad-Nisch steht bereits im Betriebe. Die ganze Strecke Nisch-Vranja ist fertig gebaut und wird befahren, und die Linie Nisch-Pirot dürfte im Sommer 1887 gleichfalls fertiggestellt werden. Auch von Türkischer Seite gelang es, den Ausbau der Linie durch eine fremde Gesellschaft der Ausführung zuzuführen. Die Arbeiten auf der Strecke von Ueskülb gegen Vranja sind nahezu fertig, und auch die Ostrumelische Theillinie Sarembey-Vakarel ist im Laufe dieses Jahres weit vorgeschritten. und kann deren Beendigung bald erwartet werden. Am weitesten zurück sind die Bahnarbeiten auf der Bulgarischen Seite, wo übrigens die bekannten politischen Ereignisse, sowie manche finanzielle Schwierigkeiten die Schuld daran tragen. Bemerkenswerth sei jedoch, dass hier selbst während des Krieges und in der ganzen Zeit der jüngsten Wirren die bezüglichen Bauten fortgesetzt wurden und, wie ich höre, erst in jüngster Zeit an die Bauunternehmer die fälligen Raten zur Auszahlung gelangten. Uebrigens wird ja den Bulgaren selbst daran gelegen sein, die beiden Hauptstädte Sofia und Philippopel mit einem Schienenstrange verbunden zu sehen. Am misslichsten standen die Sachen in Betreff der kleinen Strecken von Sofia bis zur Serbischen Grenze und von Pirot an den Anschlusspunkt an der Bulgarischen Grenze. Hier stand die Spannung zwischen den beiden Ländern hindernd im Wege. Wie bekannt, ist jedoch gerade in jüngster Zeit zwischen Bulgarien und Serbien ein Ausgleich zu Stande gekommen, bei welchem auch der möglichst rasche Ausbau dieser beiden kleineren Strecken vertragsmässig stipulirt wurde. Es wurde nun angesichts der eingetretenen Verzögerungen in dem Ausbaue dieses ganzen Eisennahnnetzes die Frage angeregt, ob nicht die demnächst zur Vollendung gelangende Linie gegen Salonichi, entgegen der ursprünglichen Vertragsstipulation, noch vor Vollendung der Bulgarischen Linie dem Verkehr übergeben werden solle. Es scheint allerdings unbillig, dass diese bereits vollendete Linie deshalb nutzlos und unproduktiv bleiben solle, weil die Bulgarischen Ereignisse der Vollendung des andern Bahnstranges zur vertragsmässig stipulirten Frist Hindernisse bereitet haben. Die Oesterreichisch-Ungarische Regierung hat die Anregung dieser Angelegenheit bereits in die Hand genommen und wird derselben ihre volle Aufmerksamkeit widmen. Die weiteren Verhandlungen der Delegation, betreffend den Vertrag mit Rumänien und den Viehtransport daher und aus dem Oriente überhaupt, tragen wir demnächst nach.

Benutzung der Eisenbahnhaltestellen für Postzwecke.

Der K. K. Handelsminister hat mit Erlass vom 9. August 1886 angeordnet, dass seitens der K. K. Post- und Telegraphendirektionen in jenen Fällen, in welchen es sich als wünschenswerth herausstellen sollte, Haltestellen der K. K. Staats- oder Privatbahnen für Postzwecke zu benutzen, resp. mit Haltestellen Postverbindungen einzurichten, hierüber vorher das Einvernehmen mit der betreffenden Eisenbahnverwaltung zu pflegen und sobald dieses Einvernehmen zu keinem befriedigenden Ergebnisse führen sollte, an das K. K. Handelsministerium zu berichten.

Bau- und Betriebslänge der Ungarischen Eisenbahnen.

Dieselbe betrug Ende 1885 zufolge der in der letzten Nummer des halbamtlichen „Vasuti K." vom Kommunikationsminister veröffentlichten tabellarischen Uebersicht über jede Linie und Strecke der einzelnen Bahnunternehmungen inkl. der Sekundär- und Vizinalbahnen und zwar die Baulänge 8 634 505 Meter und die Betriebslänge 8 714 179 m.

Klassifikation der Linien des Ungarischen Staatsbahnen-Netzes.

Im Ungarischen Kommunikationsministerium finden schon seit längerer Zeit Berathungen über die Klassifikation der Linien der Ungarischen Staatsbahnen statt. Den Zweck dieser Massregel bildet die Eintheilung der Linien vom Standpunkte des Verkehrs und wird die Klassifikation, durch welche man Ersparnisse zu erzielen hofft, sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr massgebend sein.

Eisenbahnprojekte in Ungarn.

Der Königlich Ungarische Kommunikationsminister hat Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für folgende Bahnen ertheilt, und zwar: Dem Paul Moricz für eine von der Station Marmaros-Sziget der Strecke Szerencs-Marmaros-Sziget der Ungarischen Nordostbahn abzweigende, über Veresmart, Karaczfalva und Bocsko bis Lonka führende normalspurige Vizinalbahn auf die Dauer eines Jahres. — Dem Reichstagsabgeordneten Ludwig Csavolsky für eine von Koponya (nächst der Station Ohat der projektirten Vizinalbahn Debreczin-Füzes-Abony) abzweigende, bis Polgar führende normalspurige Flügelbahn auf die Dauer eines Jahres, und die seinerzeit ertheilten Vorkonzessionen a) für eine von Nagy-Rakos nach Acsa und b) von Acsa nach Balassagyarmat führende normalspurige Vizinalbahn auf die Dauer eines weiteren Jahres verlängert.

Transporteinnahmen der Ungarischen Staatsbahnen.

Dieselben betrugen im ersten Semester des laufenden Jahres auf Grund der definitiven Abrechnung 15,2 Millionen Gulden gegen 14,9 Millionen im korrespondirenden Halbjahre 1885. Dieses Plus von 0,3 Millionen ist nur zum Theile auf den Zuwachs der Bahnlänge zurückzuführen. Es zeigt sich daher eine Steigerung des Verkehrs. Wenn man erwägt, dass die Folgen des Zollkrieges mit Rumänien, des Ausfalls der Exportkampagne und des verminderten Verkehrs wegen der im Lande herrschenden Epidemien erst in den Einnahmen des zweiten Semesters zum Ausdrucke gelangen können, so ist geringe Hoffnung vorhanden, dass die mit 36,5 Millionen Gulden präliminirten Einnahmen auch wirklich erzielt werden.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Oesterreichische Handelsministerium hat dem Oberingenieur i. P. Friedrich Schmitt in Währing die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als Adhäsionsbahn unter Anwendung der Kamper'schen Stiftenrad-Lokomotive auszuführende Lokalbahn von der Station Volksgarten der Lemberg - Czernowitz - Jassy - Eisenbahngesellschaft zur Stadt Czernowitz auf die Dauer eines Jahres, und dem Bürgermeister der Stadt Mährisch-Ostrau, Anton Lux, im Vereine mit dem dortigen Advokaten Dr. Alois Hilf die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als Dampftramway auszuführende Lokalbahn von der Stadt Mährisch-Ostrau nach Priwoz, Witkowitz und Polnisch-Ostrau auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt. — Das Handelsministerium hat endlich dem Obmanne des Ausschusses der Bezirksvertretung St. Leonhard in W. B. (Steiermark) A. Mravlag im Vereine mit dem durch den Obmann Kukovec mitgefertigten Ausschusse der Bezirksvertretung Luttenberg die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn durch die Windischen Bücheln von Marburg eventuell Pössnitz über St. Margarethen a. P. und St. Leonhard in W. B. und eventuell von da bis an die Ungarische Grenze auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Lokalbahn von Zasmuk nach Gross-Beczvar.

Es wurde der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft unterm 5. November die Konzession für eine Lokalbahn von Zasmuk nach Gross-Beczvar mit einer Schleppbahn zur Zuckerfabrik in Beczvar ertheilt. Diese Lokalbahn bildet eine Fortsetzung der mit der Konzessionsurkunde vom 28. August 1880 der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft in Prag ertheilten und später von der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft käuflich erworbenen Konzession für eine Lokalbahn von Peczek nach Zasmuk. Die Kosten sind mit Einschluss der Interkalarzinsen, jedoch unter Hinwegfall eines besonderen Fahrparkes hinsichtlich der circa 4 km langen Linie Zasmuk-Gross-Beczvar mit 150 000 fl. und bezüglich des Flügels zur dortigen Zuckerfabrik mit 18 000 fl., daher zusammen mit 168 000 fl. präliminirt.

Der Export der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie im Quinquennium 1881 bis 1885.

Die Hauptresultate desselben sind nach der soeben erfolgten Publikation der statistischen Centralkommission folgende: Die Menge der Ausfuhr ist von 84,85 Millionen Metercentner im Jahre 1881 auf 95,29 Millionen Metercentner im Jahre 1885 gestiegen, somit Plus 10,44 Millionen Metercentner oder 12 pCt. Der Werth der Ausfuhr ist von 731,47 Millionen Gulden im Jahre 1881 auf 672,08 Millionen Gulden im Jahre 1885 gefallen, somit Minus 59,39 Millionen Gulden oder 8 pCt. Die Zunahme der Mengenausfuhr trifft besonders die Massenartikel: Holz und Kohle, dann die Mineralien. Zwei andere Massenartikel, wie: Getreide und Zucker, sind der Menge nach im Export zurückgegangen. Aber der Rückgang war doch kein so grosser, um den hohen Ausfall im Werthe allein zu erklären. Der Grund liegt darin, dass der Preisabfall bei Getreide und Zucker um so einschneidender gewesen ist, dass dadurch eine sehr belangreiche Werthabnahme entstand. Die Waarengruppe Getreide etc. nämlich nahm der Menge nach im Export um 1,4 pCt. ab, dem Werthe nach jedoch um 15 pCt., Zucker nahm im Jahre 1885 gegen 1881 der Menge nach um 13 pCt., dem Werthe nach jedoch um 32 pCt. ab. Indess liesse sich die Aufzählung der Waaren, deren Werthe gegen 1881 gefallen sind, noch weitaus vermehren.

Umtausch der Elisabethbahnaktien.

Am 30. November läuft die Optionsfrist für die Aktionäre der Elisabethbahn ab, innerhalb welcher diese entweder ihre Aktien abstempeln oder gegen Goldobligationen umtauschen können; die abgestempelten Titres behalten den bisherigen Zinsenbezug in Silber oder Noten. Bis zum 30. Oktober waren

laut Kundmachung der „Wiener Zeitung" von den 330 000 Aktien aller drei Emissionen 132 553 Aktien zur Option angemeldet, und zwar wurden 80 590 Aktien gegen Goldobligationen umgetauscht und 51 963 Aktien zur Abstempelung gebracht. In den letzten Wochen ist die Anmeldung sehr stark geworden, und zwar scheint wieder ein beträchtlicher Theil der Titres zur Abstempelung überreicht worden zu sein. Dies ist zum grossen Theile auf die Furcht vor der Konversion der Goldtitres zurückzuführen.

Parteikosten im Enteignungsverfahren.

Laut Entscheidung des K. K. Obersten Gerichtshofes vom 8. Juli 1886 „gehören die von einer Partei in ihrem eigenen Interesse aufgewendeten Interventionskosten nicht zu den nothwendigen Kosten, deren Ersatz nach § 44 des Enteignungsgesetzes die Partei anzusprechen berechtigt wäre." — In den Motiven wird ausgeführt, dass, abgesehen davon, dass eine Entscheidung über die aus Anlass der politischen Begehung einer Eisenbahn entstandenen Kosten dem Gerichte überhaupt nicht zusteht, — die gerichtliche Ermittelung der Entschädigung für die Folgen einer Enteignung nach den Grundsätzen des nichtstreitigen Verfahrens stattzufinden hat, dass aber in diesem Verfahren ein Ersatz des mit der Wahrnehmung der eigenen Interessen einer Partei verbundenen Aufwandes nicht angesprochen werden kann, dass daher die im obcitirten Paragraphen auferlegte Verpflichtung der enteignenden Eisenbahnunternehmung sich nicht auf die Vergütung eines derartigen Aufwandes ausdehnen lässt und dass der vom Enteigneten in diesem Prozesse berufene § 4 des Enteignungsgesetzes Kosten des Verfahrens überhaupt nicht zum Gegenstande hat.

Die Kündigung der Russischen Eisenbahntarife.

Die infolge dieser Kündigung zu Kiew unter Oesterreichischer Betheiligung stattgefundene Konferenz war ebenso resultatlos als die zu Petersburg. Die Vertreter der Russischen Bahnen erkannten die seitens der Deutschen und Oesterreichischen Bahnen vorgebrachten Wünsche als vollkommen gerechtfertigt an, erklärten sich aber angesichts der bestimmten Instruktion des Russischen Eisenbahnrathes für ohnmächtig, irgend welche Konzession zu gewähren. Es werden sonach die Tarife für Einfuhren nach Russland enorm, sogar bei einigen bis gegen 70 pCt. erhöht, während die Oesterreichischen Bahnen vorläufig noch die billigen Verbandtarife für Exporte aus Russland aufrecht bestehen lassen. Die Tarifkonventionen kollidiren eben mit der Protektionspolitik der Russischen Regierung, indem die billigern Transportkosten die Einfuhr ausländischer Waare erleichtern würde, was sie möglichst zu erschweren sucht.

Neuerung im Telegraphendienste.

Ueber dieses Thema hielt im Eisenbahnklub Ingenieur und Dozent Krämer einen sehr lehrreichen und interessanten Vortrag. Er bespricht zunächst das Messen elektrischer Konstanten und definirt hierbei die Begriffe elektromotorische Kraft, Leitungswiderstand, Stromstärke, Kapazität bei Kabeln, ferner die dazu nöthigen Einheiten, und zwar das Volt, das Ohm, das Ampère und das Faraday. Erst jetzt seien von ihm jene Apparate konstruirt und jene Methoden gefunden worden, welche das Messen der elektrischen Konstanten ermöglichen. Der Vortragende erläutert hierauf die Differenzialmethode zum Messen der Widerstände in den Luftleitungen, ferner demonstrirt er ein Ampèremeter, das ist eine Tangentenboussole mit dem Reduktionsfraktor 1, mit welchem nach dem absoluten Masssystem gemessen werden kann und zwar von $^1/_{1000}$ bis 30 Ampère und von $^1/_{10}$ bis 100 Volt. Er gibt die Dimensionen des Instrumentes an, experimentirt mit demselben und demonstrirt ein Instrument, mit welchem sehr praktisch Wechselströme aus Magnetinduktoren für den Telegraphenbetrieb gemessen werden können, ein Instrument, das der Telegraphie bis jetzt gefehlt hat. Er bespricht ferner ein von ihm für die Telegraphenpraxis konstruirtes Ampèremeter von handlicheren Dimensionen, das zugleich als Differenzialtangentenboussole verwendet werden kann. Er zeigt an Beispielen, welchen Nutzen Strom- und Widerstandsmessungen und Messungen elektromotorischer Kräfte für den Telegraphenbetrieb bieten. Redner behauptet weiterhin, dass mit viel geringerer Stromstärke in den Telegraphenlinien gearbeitet werden könnte als gegenwärtig und dass auf diese Art Ersparnisse zu erzielen wären und schliesst seinen mit grossem Beifall aufgenommenen Vortrag mit den Worten Virgils: Felix qui potuit rerum cognoscere causas.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Russen haben das undankbare Bulgarien verlassen; der politische Horizont ist noch schwer umwölkt, unser öffentlicher Kredit ist durch das Wachsen des Defizits bedroht, die Absatzstockung durch den Protektionismus verschärft, und doch lebt wenigstens die Hoffnung auf ein Besserwerden wieder auf. Wir sind von Deutschen und Franzosen förmlich umworben, die Deutsche Bank und die Handelsgesellschaft schicken ihre Delegirten hierher, um sich an den vielen Bankgeschäften zu betheiligen. Von dieser günstigen Stimmung aber profitirten nur wenige Bahnen. Allen voran Lemberg-Czernowitz (235.75), weil ihre Notirung an der Pariser Börse erfolgt; während die bereits dort notirte Nordwest (169.50) etwas wich. Nordbahn (2357) erhöhte sich wegen des Einnahmeplus; Staatsbahn (244.50) wegen der in den Delegationen besprochenen Transportaussichten; Südbahn (103.75) war dagegen auf das allerdings offenkundig unwahre Gerücht matt, dass ihr Prozess mit dem Staate nicht gut stehe; Carl-Ludwig (197.50) litt ohne eine bekannte Ursache, obwohl der Russische Schaftransport freigegeben wurde.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der Harzbahn Blankenburg-Tanne ist die am 15. Oktober d. J. für den Gesammtverkehr eröffnete, 6,8 km lange Reststrecke Rothehütte-Tanne, ferner ist die einer Aktiengesellschaft gehörige, im Betriebe der Kgl. Ungarischen Staatsbahn stehende, am 28. Oktober d. J. dem Gesammtverkehr übergebene, 49,0 km lange Vizinalbahn Vinkovce-Brčka — einer Mittheilung der geschäftsführenden Direktion zufolge — als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 5091 vom 20. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 23. d. Mts.).

No. 5179 vom 24. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten; Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 11./12. d. Mts. in Wien abgehaltenen Sitzung (abgesandt am 25. d. Mts.); die nächste Kommissionssitzung findet am 31. März 1887 in Hamburg statt.

Portugiesische Eisenbahnen.

Die Königlich Portugiesische Eisenbahngesellschaft wurde durch Königlichen Erlass vom 22. Dezember 1859 begründet. Dieselbe hat folgende Linien in vollständigem Betriebe:

1. von Lissabon nach Badajoz . . . . 276 km,
2. „ „ „ Oporto mit einer Zweigbahn nach Coimbra . . . . 232 „
3. die Zweiglinie Caceres . . . . 72 „

zusammen 580 km.

Ausserdem hat sie den Betrieb der 429 km langen Linie, welche von Madrid nach Caceres und nach der Portugiesischen Grenze führt, übernommen. Neuerdings ist der Gesellschaft noch die Konzession zum Bau und Betriebe folgender Linien ertheilt:

4. von Lissabon nach Cintra und Torres Vedras,
5. von Torres Vedras nach Figueira und Alfarellos,
6. der Eisenbahn, welche den Bezirk Beira-Baixa durchschneidet.

Von letzteren drei Linien ist die erste beinahe vollendet, und die zweite soll im Laufe des Jahres 1887 dem Betriebe übergeben werden.

Das Kapital für die im Betriebe befindlichen Strecken ist durch die Emission von 396 700 $3^1/_2$ pCt. Obligationen zu je 500 Frcs. und von 70 000 Stück Aktien ebenfalls zu je 500 Frcs. aufgebracht worden. Die Aktien haben erhalten:

für 1880 und 1881 eine Dividende von 30 Frcs.,
„ 1882 „ „ „ 20 „
„ 1883 „ „ „ 25 „
„ 1884 „ „ „ 30 „ und
„ 1885 „ „ „ 16 „

Die Linien von Lissabon nach Cintra und Torres Vedras und von Torres Vedras nach Figueira Alfarellos werden der Gesellschaft nach den abgeschlossenen Kontrakten ungefähr 39 Mill. Frcs. kosten. Zum Bau derselben sind 140 000 Stück 3 pCt. Obligationen à 500 Frcs. emittirt worden. Bis jetzt ist auf diese Linien ein Effektivkapital von etwa 22 Mill. Frcs. verwendet worden, und die Königlich Portugiesische Eisenbahngesellschaft verfügt ausserdem über 25 Mill. Frcs. vorhandener Mittel. Gegenüber den durch die Konzessionsurkunde festgesetzten Baukosten ist bei dem Bau infolge der billigeren Materialpreise u. s. w. eine Ersparniss von etwa 4 Mill. Frcs. gemacht worden, welche auf das Konto der Spezialreserve gebracht werden sollen.

Der Vertrag, welchen die Gesellschaft mit der Eisenbahn von Madrid nach Caceres und der Portugiesischen Grenze geschlossen hat, ist für die erstere ein ungünstiger gewesen; sie musste in Erfüllung desselben

im Jahre 1882 . . . . 1 545 000 Frcs.,
„ „ 1883 . . . . 1 272 000 „
„ „ 1884 . . . . 1 550 000 „ und
„ „ 1885 . . . . 2 200 000 „

zahlen. Das Jahr 1885 ist ausnahmsweise ungünstig gewesen infolge der Cholera und der ausserordentlich strengen Quarantänemassregeln, welche den Verkehr zwischen Spanien und Portugal so gut wie gänzlich unterbrochen, aber allerdings die Folge gehabt haben, dass Portugal von der Cholera verschont geblieben ist. Die Ergebnisse des Jahres 1885 sind daher als ausnahmsweise ungünstige und als in diesem Umfange kaum wiederkehrende zu betrachten. Gegenüber dem Verluste, welcher sich für die Portugiesische Eisenbahngesellschaft aus dem Vertrage mit der Gesellschaft Madrid - Caceres - Portugiesische Grenze ergeben hat, und welcher Ende 1885 die Höhe von 7 415 000 Frcs. erreicht hatte, ist eine Spezialreserve gebildet worden, welche Ende 1885 2 800 000 Frcs. betrug und welche sich um diejenigen 4 Mill. Frcs. Ersparnisse erhöht, die bei dem Bau der unter 4. und 5. erwähnten Linien erzielt werden. Dieser Verlust soll vollständig beglichen werden durch die Ersparnisse, welche sich bei dem Bau der Linie Beira-Baixa unzweifelhaft herausstellen werden. Im Jahre 1886, nachdem die Quarantänemassregeln im Monat März aufgehoben worden sind, haben sich die Einnahmen der Linie Madrid - Caceres - Portugiesische Grenze sofort gehoben und sind seitdem in dauernder Besserung geblieben. Bis zum 1. Oktober 1886 hat sich auf der Linie bereits eine Mehreinnahme von 134 000 Frcs ergeben, während die Betriebskosten durch eine zweckmässige und sparsame Verwaltung sich um 270 000 Frcs. ermässigt haben, so dass für die Linie Madrid - Caceres - Portugiesische Grenze sich für das Jahr 1886 mit grösster Wahrscheinlichkeit eine Besserung von 600 000 Frcs. ergeben wird. Nach einem Abschlusse, welchen die Portugiesische Gesellschaft bis zum 31. August 1886 gemacht hat, werden die finanziellen Ergebnisse im laufenden Jahre ausreichen, um alle Lasten, Zinsen und Amortisationen der Portugiesischen Linien sowie die Lasten, welche der Gesellschaft aus dem Vertrage mit der Linie Madrid-Caceres erwachsen, zu decken und ausserdem voraussichtlich die Vertheilung einer Dividende von 26 Frcs. für das Stück auf die Aktien zu ermöglichen.

Auf den Portugiesischen Linien, welche im Jahre 1886 vollständig im Betriebe waren (1.—3.), beträgt bis zum 1. Oktober 1886 die Mehreinnahme 1 158 000 Frcs.; dagegen werden die Betriebsausgaben diejenigen des Jahres 1885 nicht übersteigen.

Die unter 6. bezeichnete Linie Beira-Baixa wird etwa 200 km lang sein und durchschneidet sowohl industriereiche wie ackerbautreibende Gegenden (Covilhan, Fundon, Guarda, Castello Branco). Dieselbe verbindet den Bezirk Beira-Baixa einerseits mit Oporto und Lissabon, während sie andererseits der Stadt Lissabon und ihrem Hafen die kürzeste Linie für den aus Frankreich kommenden Verkehr sichert. Zum Bau dieser Linie beabsichtigt nunmehr die Portugiesische Eisenbahngesellschaft $4\frac{1}{2}$ pCt. in 85 Jahren al pari rückzahlbare Obligationen im ungefähren Betrage von 40 Millionen Mark = etwa 50 Millionen Francs auszugeben. Während der Bauzeit werden die Zinsen und Amortisationen aus dem Baufonds gedeckt und nach Eröffnung der Bahn haften für Verzinsung und Amortisation die Einnahmen dieser und der übrigen Linien der Königlich Portugiesischen Eisenbahngesellschaft und ausserdem die Garantie des Staates. Die Portugiesische Regierung hat nämlich der Gesellschaft eine Nettoeinnahme von $5\frac{1}{2}$ pCt. auf ein Effektivkapital von 198 000 Frcs. für das Kilometer oder im Ganzen auf etwa 40 Millionen Frcs. effektiv garantirt, während der Bau thatsächlich nur etwa 185 000 Frcs. für das Kilometer kosten wird, was durch die mit leistungsfähigen Bauunternehmern abgeschlossenen Verträge bereits festgestellt ist. Die Zuschüsse, welche die Regierung auf Grund dieser Garantie etwa zu zahlen hat, werden ausschliesslich für die Bezahlung der Zinsen und Amortisation der Obligationen der Linie Beira-Baixa bestimmt werden. Ausserdem haben diese Obligationen die gleichen Rechte, wie die bereits bestehenden 3 pCt. Obligationen, und die Gesellschaft darf keine Dividenden auf die Aktien vertheilen, bevor nicht die Zinsen und Amortisationen auch der jetzt auszugebenden Obligationen bezahlt sein werden. Die Obligationen werden frei von jeder Portugiesischen Steuer sein, insofern die Kupons und verloosten Stücke ausserhalb Portugals zur Einlösung vorgelegt werden.

Amerikanische Korrespondenz.

Verwendung natürlichen Gases.

Die von dem Amerikanischen Eisen- und Stahlvereine herausgegebene, am 15. Juli d. J. berichtigte achte Auflage des Führers in den Eisen- und Stahlwerken der Vereinigten Staaten gibt an, dass, während vor 2 Jahren nicht mehr als 6 Walz- und Stahlwerke in den Vereinigten Staaten sich des natürlichen Gases als Feuerungsmaterial bedienten, jetzt schon 68 solcher Werkstätten davon Gebrauch machen und 16 dazu Vorbereitung treffen. Fast in allen diesen Werkstätten wird anderes Feuerungsmaterial beinahe gar nicht mehr verwendet.

Arbeitseinstellungen.

Nach einer in der „Railroad Gazette“ enthaltenen Mittheilung aus Cleveland, Ohio, verlangten die Güterzug-Bremser der Mahoning Abtheilung der Newyork, Pensylvania und Ohio Bahn anfangs Oktober eine Erhöhung ihrer Löhne von 1,75 D. auf 2 D. (= 8,50 *M.*) für den Tag, erboten sich aber, bis zum 6. auf die von der Verwaltung der Erie Bahn, der Pächterin jener Bahn, einzuholende Antwort zu warten. Diese war ablehnend und verlangte einen Schiedsspruch. Die Oberbeamten beriefen eine Zusammenkunft der Bremser, welche aber nur eine Kommission dazu abordneten. Superintendent O'Brien brachte den Vorschlag ein, die gleichen Lohnsätze wie auf der Strecke zwischen Cleveland und Pittsburgh festzusetzen und die Dienststunden und sonstigen Bedingungen damit ebenfalls gleichzustellen. Diesen Vorschlag lehnten die Bremser aber ab und begannen am 6. Nachmittags zu striken. Sie hoffen auf die Unterstützung seitens der Bremser anderer Abtheilungen und erwarten, dass, wenn ihre Forderungen nicht erfüllt werden, das ganze Erie Bahnsystem zu einem allgemeinen Strike zu bringen sein wird. Vorläufig können Güterzüge auf der Mahoning Abtheilung nicht abgelassen werden, doch hofft die Verwaltung bald wieder in der Lage dazu zu sein.

Gedeihen der Binnenschifffahrt.

Nach einem Artikel der „Chicago Tribune“ hat sich die Schifffahrt auf den Binnenseen nur in wenigen früheren Jahren eines so guten Geschäfts erfreut, als in den fünf Monaten der diesjährigen Arbeitszeit. Von Eröffnung der Schifffahrt ab haben Schiffe jeder Klasse, von den riesigen Eisendampfern von 3 000 t bis zu den kleinen gewöhnlichen Frachtkähnen herab, unausgesetzt Beschäftigung gefunden und die Aussichten sind für die letzte Zeit bis zum Schlusse der Schifffahrt noch günstigere. Nicht allein aber sind reichlichere Transporte als sonst stets vorhanden gewesen, auch die Frachtsätze haben sich aussergewöhnlich günstig gestellt, so dass sich die so oft ausgesprochene Befürchtung, dass die besten Tage der Binnenschifffahrt vorüber seien, als unbegründet erweist. Es gibt zwar gleichwohl unter den Schiffern noch chronische Heuler, die über schlechte Geschäfte klagen und die Zeit wieder herbeiwünschen, in der die Fracht für Getreide von Michigan City nach Buffalo nicht weniger als 33 Cts. der Bushel betrug; doch dies war in der Kindheit der Schifffahrt, als Fahrzeuge von 7 000 Bushel Tragkraft über dem Durchschnitt standen und solche von 15 000 Bushel als Riesen angesehen wurden und wo eine Rundfahrt, die lediglich vom günstigen Winde abhängig war, bis zu 6 Wochen Zeit erforderte.

Nachdem aber die Eisenbahnkonkurrenz zu grösseren und schnelleren Fahrzeugen und vielerlei Ladeverbesserungen u. s. w. gezwungen hat, ist es möglich geworden, auch noch bei sehr niedrigen Frachtsätzen mit Vortheil zu fahren. Tüchtige Leiter grosser Transportgesellschaften sind sogar überzeugt, dass die künftigen Schiffer im Stande sein werden, Weizen auf 1 000 Miles Entfernung für 1 Cts. den Bushel zu fahren.

Die bedeutende Besserung im Transportgeschäft während des diesjährigen Sommers ist hauptsächlich der Wiederbelebung der Eisenindustrie zu verdanken. Verschiedene Jahre hindurch lag der grösste Theil der Eisenhochöfen still und die Binnenseeflotte war beinahe ausschliesslich auf die Getreidebeförderung angewiesen. In diesem Jahre hat der umfangreiche Bau von Eisenbahnen, in Verbindung mit anderen Ursachen, neues Leben in die Eisenfabrikation gebracht und dadurch ist ein grösserer Begehr nach Eisenerzen entstanden, so dass man die Gesammtförderung an Erzen auf 1 500 000 t höher annimmt, als im Vorjahr. Aber auch der Getreideverkehr hat bedeutend zugenommen und von Chicago allein schon werden wöchentlich 1 000 000 Bushel versandt. Auch der Kohlenverkehr ist günstiger als früher und die Schiffer haben beinahe doppelt so hohe Fracht durchsetzen können als im Vorjahr.

Die vorgeschilderten günstigen Verhältnisse der Schifffahrt haben, wie leicht erklärlich, auch auf den Schiffsbau vortheilhaft eingewirkt.

Stahlschwellen in Mexiko.

Nach einer in der „Railr. Gaz.“ wiedergegebenen Mittheilung des Superintendent der Mexikanischen Eisenbahnen sind zwischen Mexiko und Vera Cruz seit 1883 schon 20 000 Stahlschwellen gelegt, weitere 40 000 sind für dieses Jahr bestellt und es wird beabsichtigt, in ferneren Jahren 40—50 000 zu verwenden. Er legt 2 000 Stück für die Meile ein, bezogen von England, wo jede etwa 5 sh. kostet; frei auf der Bahn kommt der Preis auf 2. D. in Mexikanischem Silber zu stehen. Hölzerne Schwellen kosten von 90 Cts. bis 1 D. 62 Cts. das Stück.

Süd-Personenverkehrs-Verband.

Der § 1 des Statuts dieses mit dem 1. Oktober ins Leben getretenen Verbandes gibt dessen Zweck wie folgt an:

Die vereinigten Gesellschaften, welche Eisenbahnlinien südlich der Flüsse Ohio und Potomac besitzen und betreiben, schliessen einen Verband zu gegenseitigem Schutz. Die Gegenstände der Vereinigung sind: Herstellung, Veröffentlichung und Aufrechthaltung gemeinsamer Personengeld-Tarife, welche von dem Tarifkomitee aufzustellen und von dem Verbandskommissar zu bestätigen sind; ferner die Bestimmung der verschiedenen Arten des Personen-Transportsgeschäfts und Aufstellung von Reglements für dasselbe. Kein Mitglied darf abweichende, dem Geist und den Absichten des Vertrages nicht entsprechende Handlungen vornehmen. Austritt steht jeder Verwaltung nach 30tägiger Kündigung frei. Unfreiwillige Ausschliessung kann durch zwei Drittel der Stimmen beschlossen werden. Als Verbandsbeamte werden bestimmt: ein Kommissar, der zugleich als Vorsitzender der Konferenzen thätig sein soll und drei als Abrechnungskomitee handelnde Beamte. Eintrittsgeld beträgt 100 D. Als Strafe für ungehörige Ermässigungen sind je 50 D. für den ersten und zweiten Fall festgesetzt, beim dritten Fall erfolgt Ausstossung. Zulassung von höherem Gepäck-Freigewicht als 150 Pfd. bezw. 75 Pfd. auf ein halbes Billet wird in gleicher Weise gestraft. Für Billetverkäufe zu ermässigten Preisen seitens Billethändler ist die Gesellschaft, deren Billete verkauft sind, verantwortlich. Freifahrkarten zur Beeinflussung des Verkehrs dürfen nicht ausgegeben werden.

Andere Artikel enthalten Bestimmungen über Ausnahme-, namentlich Theaterfahrpreise u. s. w., Aufhebung der Provisionsgewährung für Billetverkauf an Personen, welche nicht regelmässig ernannte Beamte der betreffenden Bahn sind und ähnliches. (Railr. Gaz.")

Präjudizien.

v. O. **Haftpflicht. Keine Restitution gegen die Verjährung der Klage aus dem Reichs-Haftpflichtgesetz.** Aus den Entscheidungsgründen: „Nach dem Reichsgesetz vom 7. Juni 1871, aus welchem der eingeklagte Entschädigungsanspruch hergeleitet wird, verjähren die betreffenden Ansprüche in 2 Jahren vom Tage des Unfalls. Gegen diese kurze Verjährung gibt es keine Wiedereinsetzung in den vorigen Stand, weder wegen Arglist oder Irrthum, noch aus der allgemeinen Klausel, wie sie der Kläger beantragt hat. Zwar schliesst das Gesetz ausdrücklich nur die Wiedereinsetzung der Minderjährigen und der diesen gleichgestellten Personen aus. Allein damit ist ein Prinzip ausgesprochen. Mit dem Zweck einer derartigen kurzen Verjährung des weitgehenden Anspruches wegen der Unfälle, welche sich auf Eisenbahnen, in Fabriken u. s. w. ereignen, würde es sich nicht vertragen, wenn der Ablauf der Verjährungszeit um die Zeit der Restitutionsverjährung hinausgeschoben würde. Je weiter die Haftung aus von dem Unternehmer unverschuldeten Handlungen und Ereignissen zugelassen ist, um so nothwendiger ist die Beschränkung der Haftung auf einen kurzen Zeitraum, mit dessen Ablauf der Unternehmer Sicherheit gegen Ansprüche gewinnt, bezüglich deren einerseits der volle Sachverhalt nach längerer Zeit nicht mehr sicher aufzuklären ist; das gewerbliche Unternehmen darf auch andererseits nicht mit der Unsicherheit belastet werden, dass weitgehende Ansprüche, welche bis dahin nicht geltend gemacht sind, noch nach Jahren erhoben werden. — Die Preussische Praxis, mit welcher dieser Ausschluss der Wiedereinsetzung in den vorigen Stand zutreffend gerechtfertigt ist, hat bereits einen ähnlichen Schluss gezogen (Dernburg, Preuss. Privatr. Bd. I § 170 S. 422). Obgleich das Preussische Verjährungsgesetz vom 31. März 1838 eine Bestimmung über den Ausschluss der Wiedereinsetzung so wenig wie über die Rechte der Minderjährigen enthält, hat es das Preussische Obertribunal dem Zweck dieses Gesetzes entsprechend erachtet, wenn die Verjährung nicht auch gegen die Minderjährigen laufen sollte, und hat ferner wegen persönlicher Hindernisse die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gegen den Ablauf dieser Verjährung allgemein versagt. Derselbe Schluss ist hier zu ziehen." (Erk. des I. Civilsenats des Reichsgerichts vom 24. Oktober 1885; Seuffert, Archiv. N. F. Bd. XI. S. 291).

Litteratur.

Engelmann's Kalender für Eisenbahn-Verwaltungsbeamte des Deutschen Reichs für das Jahr 1887. Fünfter Jahrgang. Berlin, Verlag und Eigenthum von Julius Engelmann. Preis 2 ℳ.

Der Kalender führt in seinem Titel die Worte „für Eisenbahn-Verwaltungsbeamte des Deutschen Reiches" nur bedingungsweise mit Recht. Dem Inhalte nach dürfte derselbe fast ausschliesslich für Beamte der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen und der Preussischen Staatsbahnen bestimmt sein, da die Organisation der Eisenbahnverwaltung der übrigen Deutschen Bundesstaaten und sonstige etwa in Frage kommenden Vorschriften, Einrichtungen u. s. w. der letzteren nicht besonders berücksichtigt worden sind. Im übrigen enthält der Kalender eine Menge brauchbarer und im allgemeinen auch wohl nützlicher Angaben; wir können es jedoch nicht billigen, dass bewusstermassen angestrebt ist, denselben neben seinem eigentlichen Zwecke zu einem Studienbuche für Examinanden zu gestalten. Ein solcher Versuch wird unserer Ueberzeugung nach niemals zu einem wirklich gedeihlichen Ergebnisse führen. Der Zweck eines derartigen Kalenders, ein Hilfsbuch für den in der Praxis stehenden Beamten zu sein, ist so klar ersichtlich, dass es uns schwer verständlich erscheint, wie der Bearbeiter durch Hineinziehung und Verfolgung anderer Gesichtspunkte gewissermassen sein eigenes, mit Fleiss und Sorgfalt zusammengefügtes Werk zu durchlöchern versucht. Wir möchten dem Herausgeber des Kalenders daher empfehlen, in der Folgezeit die Rücksichtnahme auf die Prüfungskandidaten von seinem Programme zu streichen. Manches von dem gebotenen Materiale wird sich aldann zum Vortheile der Sache in gedrängterer Form darstellen lassen, und der hierdurch gewonnene Raum dürfte unschwer anderweitig zweckmässig zu verwerthen sein.

Eine Beilage (als II. Theil bezeichnet) enthält ein 108 Kalender-Seiten umfassendes Adressbuch des Personals der Eisenbahndirektionen und Betriebsämter überhaupt der Eisenbahnbehörden von ganz Deutschland. K—e.

Leitfaden zur Vorbereitung für das Examen zum Subalternbeamten im Staats-Eisenbahndienst. Zum Selbstunterricht bearbeitet von H. Metter, Eisenbahnbüreau-Assistent. Dritte verbesserte Auflage. Stralsund, Kommissionsverlag von S. Bremer, 1886.

Die Thatsache, dass das zuerst im Jahre 1881 erschienene, für Preussische Staats-Eisenbahnbeamte bestimmte Werk bereits in einer dritten Auflage vorliegt rechtfertigt die Vermuthung, dass dasselbe in den betheiligten Kreisen dankbar aufgenommen ist. Der Inhalt des 164 Seiten umfassenden Buches ist ein reichhaltiger und entspricht im allgemeinen dem Begriffe eines „Leitfaden" um so mehr, als in sehr umfassender Weise auf die demselben zu Grunde liegenden Quellen verwiesen ist, aus welchen der Lernende nähere Belehrung zu schöpfen hat. Ueber dasjenige, was man für ein derartiges Hilfsbuch als das Nothwendige zu bezeichnen hat, kann man bei dem verhältnissmässig nicht unbeträchtlichen Umfange des in Frage kommenden Lerngebietes wohl verschiedener Meinung sein, und wir wollen in dieser Hinsicht ebensowenig wie über die Anordnung des Stoffes mit dem Herrn Verfasser rechten, welcher augenscheinlich bemüht gewesen ist, seinem Werke die thunlichste Sorgfalt zuzuwenden. Immerhin ist dasselbe von mancherlei Unklarheiten und kleinen Unrichtigkeiten nicht frei geblieben. Beispielsweise gewinnt man nach der angegebenen Eintheilung der Geschäftsbüreaus bei der Königlichen Eisenbahndirektion (S. 34) den Eindruck, als ob die Werkstätten dem maschinentechnischen Büreau untergeordnet sind, was doch nicht der Fall ist; S. 40 unter 9 wäre wohl eine Angabe darüber erwünscht gewesen, wem die Auskunftsbüreaus der Staats-Eisenbahnverwaltungen dienstlich unterstellt sind; auf derselben Seite ist unter 10 von einem Wagenamt für das Ruhr-Kohlengebiet zu „Mülheim a/R." die Rede, welches der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (welcher?) unterstellt sei, während dasselbe bereits seit Jahren nach „Essen" verlegt und dem dortigen Betriebsamte untergeordnet ist; das Central-Wagenbüreau in Magdeburg ist überhaupt nicht erwähnt, wohl aber ausser dem vorbezeichneten Wagenamte noch das Wagenbüreau in Saarbrücken und das Central-Wagen-Abrechnungsbüreau in Magdeburg; auf S. 48 werden u. a. die Weichen gemeinschaftlich mit Lastkrahnen, Lademasten, Rampen u. s. w. unter dem Abschnitt III „Betriebsvorrichungen" aufgeführt, während dieselben der üblichen Anschauung entsprechend zu dem Abschnitt II „Oberbau" gehören; das Wort „Bahnhofs-Abschlusstelegraph" (S. 48 und 49) ist in der jetzt gültigen Signalordnung durch das Wort „Abschlusstelegraph" ersetzt, da nach der vorgeschriebenen Benennung der Begriff „Bahnhof" die Haltestellen nicht mitumfasst; dass „ein Signal", wie es S. 48 unter IV heisst, „eine den Betheiligten bekannte Vorschrift zur Ausführung einer bestimmten Handlung ist", darf wohl nur als ein lapsus calami aufgefasst werden, da vielmehr durch die Ausführung der Vorschrift das Signal hergestellt wird; ebensowenig ist es ganz zutreffend, dass (S. 49 unter V) Stationen Punkte an einer Eisenbahnlinie sind, wo der Lauf der Züge unterbrochen wird, es sollte heissen: „werden kann"; dass die technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen eine gesetzliche Unterlage für die Anlage von Eisenbahnen und die Neubeschaffung von Betriebsmitteln bilden (S. 50) ist ein Irrthum, u. s. w. Das auf S. 35 unter X erwähnte „Reklamationsbüreau des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts Berlin-Sommerfeld in Berlin" ist neuerdings in ein sogenanntes „Fundbüreau" umgewandelt und der Königlichen Eisenbahndirektion unmittelbar unterstellt, was zur Zeit der Drucklegung des Buches jedenfalls noch nicht bekannt war

Aus den vorstehenden Bemerkungen dürfte ersichtlich sein, dass bei der Benutzung des Werkes eine gewisse Vorsicht zu empfehlen ist, und dass bei etwa eintretendem Bedürfnisse einer abermaligen neuen Auflage eine sorgfältige Prüfung und Richtigstellung des Inhalts unerlässlich erscheint. Vielleicht nimmt der Herr Verfasser alsdann auch darauf Bedacht, der gegenwärtigen Strömung gemäss noch manche entbehrliche Fremdwörter zu beseitigen. K—e.

Die Stempelverpflichtung in der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung. Nach den neuesten Bestimmungen in gedrängter Darstellung bearbeitet von H. Metter, Eisenbahnbureau-Assistent. Stralsund, Kommissionsverlag von Siegmund Bremer, 1886.

Die kleine, 16 Seiten umfassende Schrift gewährt den in Frage kommenden Beamten, welche an der Aufstellung der Verträge betheiligt sind, Belehrung über die für die Festsetzung der Stempelgebühren massgebenden Grundsätze und Bestimmungen, insoweit in dieser Hinsicht ein Bedürfniss für die in der Eisenbahnverwaltung vorkommenden Verträge vorliegt.

K—e.

Miszellen.

Tunnelverbindung zwischen Schottland und Irland.

Nach einer Mittheilung des „Economiste Français“ wird die Herstellung eines unterseeischen Tunnels zwischen Schottland und Irland geplant, von welchem man sich eine weitgehende politische und wirthschaftliche Bedeutung verspricht. Während zur Zeit der von Amerika kommende, in Queenstown landende Reisende noch eine Fahrt von 56 Englischen Meilen über den, Irland von Grossbritannien trennenden Georgskanal zurücklegen muss, um London über Holyhead zu erreichen, würde bei dem Vorhandensein der bezeichneten Verbindung diese Fahrt etwa einen Zeitaufwand von 11 Stunden beanspruchen.

Für den Tunnel sind die Vorarbeiten bereits in Angriff genommen und Peilungen zwischen Donaghaded an der Küste von Irland und Port Patrick an der Küste von Schottland ausgeführt. Der eine Punkt liegt ungefähr in der Breite von Belfast, der andere etwas südlicher als Carlisle. Die Länge des Bauwerks, welches an der tiefsten Stelle des Meeres gegen 300 m unter dem Wasserspiegel (etwa 60 m tiefer als die Meeressohle) liegen soll, ist zu 34,4 km angenommen. Die Baukosten sind auf 100 Millionen Mark geschätzt.

Eine anderweitige Verbindung zwischen Irland und Schottland würde sich wohl durch 2 oder 3 kleinere Tunnels unter Benutzung zwischenliegender Inseln ermöglichen lassen; dieselbe würde aber unerwünschte Umwege und einen beträchtlicheren Kostenaufwand erfordern. R. B.

Tunnel zwischen Dänemark und Schweden.

Die unterseeische Tunnelverbindung zwischen Dänemark und Schweden, über welche wir in No. 64, S. 713 d. Ztg. eine Mittheilung veröffentlicht haben, darf vorläufig als aufgegeben betrachtet werden, da nach Zeitungsmeldungen sowohl die Schwedischen, als auch die Dänischen Vertreter der mit der näheren Prüfung dieser Angelegenheit beauftragten Kommission von weiteren Massnahmen zur Ausführung des Planes abgerathen haben sollen. Zu dieser ablehnenden Entscheidung soll vornehmlich die von der Französischen Unternehmung geforderte Staatsgarantie Veranlassung gegeben haben.

Industrieausstellung in Newcastle.

Eine interessante Ausstellung soll im nächsten Jahre in England stattfinden. Newcastle-on-Tyne, der Geburtsort der Lokomotive, der Bergwerks-Sicherheitslampe und mancher anderen nützlichen Erfindung, ist damit beschäftigt, eine Bergwerks-, Maschinen- und Industrieausstellung zu veranstalten. Die Namen der Vizepräsidenten schliessen die bestbekannten Ingenieure, Schiffbauer, Bergwerksbesitzer und Fabrikanten des nördlichen England und die meisten Konsuln und Vizekonsuln fremder Länder ein. Die grosse Anzahl und die einflussreiche Stellung der Unterstützer des Unternehmens gewähren die Bürgschaft bedeutenden Erfolges. Wie die „Railr. Gaz.“, der wir dies entnehmen, schreibt, wünschen die Leiter ganz besonders, dass Lokomotiven in umfangreicher Weise aufgestellt werden und sie drückt die Hoffnung aus, dass Amerikanische Lokomotivwerkstätten einige Muster ihrer modernen Ungeheuer dahin senden und längs des „Rocket“ und seiner jenseits des Meeres gebauten Nachfolger aufstellen werden. Voraussichtlich würden sich Abkommen mit Englischen Gesellschaften treffen lassen, dass diese die hinübergesandten Exemplare am Schluss der Ausstellung käuflich übernehmen. Eine vortheilhafte Ausstellung Amerikanischer Lokomotiven habe in England seit 50 Jahren nicht stattgefunden. Eine moderne Amerikanische Express- oder Consolidation-Lokomotive werde daher gewiss grosses Interesse erregen und wenn keine der Amerikanischen Lokomotiv-Bauanstalten sich geneigt fühlen sollte, ein Muster ihrer Fabrikate hinüberzusenden, so würden gewiss eine oder mehrere der dortigen Eisenbahngesellschaften unternehmend genug sein zu zeigen, was Amerika gegenwärtig im Lokomotivenbau zu leisten vermag.

Hoffentlich wird auch Deutschland mit seinen Fabrikaten dabei würdig vertreten werden.

Transportabler Kondensationstopf

(Patent Klein) zu Dampfheizungen an Eisenbahnzügen von Klein, Schanzlin & Becker, Frankenthal (Rheinpfalz).

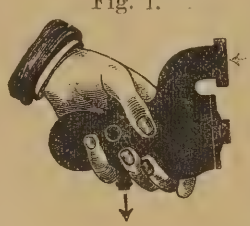


Fig. 1.

Dieser Apparat soll dazu dienen, das sich in den Heizelementen der Dampfheizungen von Waggons ansammelnde Wasser auch bei höherem Druck selbstthätig zu entfernen. Die bis jetzt verwendeten Apparate vermochten das Wasser nur bei geringem Druck abzulassen, weil der Schwimmer zu wenig Kraft hatte, um das Ventil bei direkter Wirkung auf dasselbe bei gespanntem Dampfe zu heben.

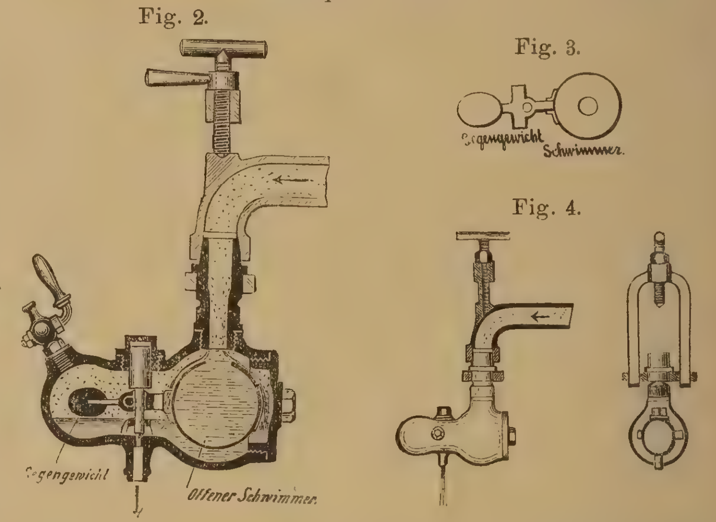


Fig. 2. Fig. 3. Fig. 4.

Der Lokomotivführer musste deshalb bisher den Dampf zeitweise abstellen, um den Dampfdruck in den Heizelementen zu verringern und dem Kondensationswasser den Abfluss zu ermöglichen.

Bei dem in Frage stehenden Apparate (Fig. 1 und 2) wirkt der Schwimmer an einem Hebel. Seine Kraft wird hierdurch neunmal gesteigert, und er vermag auch ein Ventil zu heben, auf dem Dampfdruck steht. Da dieser Schwimmer ausserdem oben offen ist, so hat er innen und aussen gleichen Druck und kann nicht zusammengedrückt werden. Abweichend von allen bisherigen Kondensationstöpfen ist der Schwimmer immer mit Wasser vollständig gefüllt. Er hat deshalb ein bleiernes Gegengewicht erhalten, durch welches bewirkt wird, dass nur seine untere Hälfte in das Wasser eintaucht. Ist dieses Gegengewicht richtig abgemessen, so wirkt der mit Wasser gefüllte Schwimmer ebenso wie ein hohler zugelötheter Schwimmer. Die Lagerung des Hebels ist eine sehr breite (s. Fig. 3), so dass der Apparat nicht versagt, wenn er vielleicht etwas schief angehängt werden sollte.

Die Thätigkeit des Apparates ist nun folgende: Das eintretende Wasser füllt zuerst den Schwimmer, worauf derselbe zu Boden sinkt und das Ventil schliesst. Während das Wasser an dem Schwimmer herunter in den Topf läuft, hebt sich bei einer gewissen Füllung der Schwimmer und lässt Wasser austreten. Hiermit sinkt der Spiegel des Wassers und der Schwimmer selbst, und das Ventil wird wieder geschlossen. In dieser Weise wiederholt sich das Spiel, und es wird das Wasser periodisch abgelassen, ohne dass Dampf mit verloren gehen kann.

Die Masse des Apparates sind sehr klein wie aus Fig. 1 ersichtlich ist, und derselbe kann leicht getragen werden. In Fig. 4 ist der Apparat mit Anschlussbügel an Eisenbahnwagen dargestellt. Derselbe findet auch in Laboratorien, an Heizkörpern u. s. w. Verwendung. Fig. 2 zeigt den Kondensationstopf mit Lufthahn, welcher dazu dient, beim Anwärmen der Heizung die Luft abzulassen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW. Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 93 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 27. November 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Eröffnungen.

Am 1. Dezember d. J. wird die neu erbaute Strecke Ahrweiler-Altenahr unter Einführung des weiter folgenden Fahrplans dem Betriebe übergeben.

Vom Tage der Betriebseröffnung ab findet unter den Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands die Beförderung von Personen im 2. und 3. Wagenklasse, Reisegepäck, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach und von den Stationen Walporzheim, Dernau, Mayschoss und Altenahr statt.

Die Tarife können auf den Stationen eingesehen werden.

Fahrplan.

		Vorm.	Vorm.	Nachm.
Remagen	ab	7.21	11.03	4.38
Ahrweiler	„	7.57	11.42	5.15
Walzporzheim	„	8.03	11.48	5.21
Dernau	„	8.12	11.57	5.30
			Nachm.	
Mayschoss	„	8.21	12.06	5.39
Altenahr	an	8.28	12.13	5.46
		Vorm.	Nachm.	Nachm.
Altenahr	ab	8.43	1.58	6.05
Mayschoss	„	8.51	2.06	6.13
Dernau	„	9.00	2.19	6.22
Walporzheim	„	9.09	2.32	6.31
Ahrweiler	„	9.21	2.48	6.43
Remagen	an	9.57	3.24	7.16

Köln, den 24. November 1886. (2440)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

2. Güterverkehr.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. Die im Bayerisch-Sächsischen Verkehre bestehenden widerruflichen Ausnahmetarife für Mehlsendungen von den Stationen Bautzen, Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt, Görlitz, Golzern, Grimma (ob. Bhf.), Grosszschocher, Klosterbuch, Leisnig, Mosel, Netzschkau, Riesa, Riesa-Elbkai, Wurzen, Zittau und Zwickau nach der Station Ulm Bayr. Staatsb. kommen vom 1. Dezember d. J. ab auch im Verkehre mit der Station Ulm Württemb. Staatsb. zur Anwendung.

Dresden, den 23. November 1886. (2441)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Für die Artikel Chlorkalk und kaustische Soda bei Frachtzahlung für 10000 kg pro Wagen treten am 1. Dezember d. J. folgende Frachtsätze in Kraft:

von Doos nach Lichtenberg b/Freiberg . . 1,47 *M.* } pro
„ Heufeld nach Lichtenberg b/Freiberg 2,02 *M.* } 100 kg.

Dresden, den 24. November 1886. (2442)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Güterverkehr Breslau-Erfurt. Am 1. Dezember d. J. erscheint Nachtrag IV zum Gütertarif. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zu den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, neue Tarifkilometer für die Haltestellen Gehlberg, Gross-Gorzütz, Gross-Totschen, Paschkerwitz, Pawelwitz, Sacrau, Zedlitz, sowie für die demnächst zur Eröffnung kommenden Stationen und Haltestellen der Neubaustrecke Merseburg-Mücheln (Frankleben, Lützkendorf, Mücheln), Bischleben und Trebnitz i/Schl., abgeänderte Tarifkilometer, Aenderung zu den Ausnahmetarifen und Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Exemplare des Nachtrags zum Preise von 0,15 *M.* zu haben sind.

Erfurt, den 22. November 1886. (2443)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Am 1. Dezember 1886 tritt zu dem vom 1. November 1885 ab gültigen Heft No. 7 des Kohlenausnahmetarifs der Nachtrag I in Kraft, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr von Station Zeche Gneisenau bei Derne nach Stationen der Niederländischen Bahnen, sowie von Station Eving nach Stationen der Lüttich-Limburger und der Lüttich-Mastrichter Eisenbahn.

Exemplare sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zu haben.

Köln, den 24. November 1886. (2444)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Hanseatisch-Ostdeutscher Güterverkehr. Die Haltestellen Schönborn bei Breslau und Gross-Gorzütz sowie die an den Neubaustrecken Trachenberg-Herrnstadt und Hundsfeld-Gr.-Totschen gelegenen Verkehrsstellen werden mit sofortiger Gültigkeit in den Hanseatisch-Ostdeutschen Verband-Güterverkehr aufgenommen. Die Frachtberechnung findet nach der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle unter Zugrundelegung derjenigen Entfernungen statt, welche sich durch Anstoss der betreffenden Theilstrecken an die für die nächste Verbandstation bestehenden direkten Entfernungen bezw. Frachtsätze ergeben.

Nähere Auskunft hierüber ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen und unser Verkehrsbüreau. (2445)

Breslau, den 18. November 1886.
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Dezember d. J. werden die im Gütertarife für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch)-Erfurt** vom 1. März 1886 enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) südlich von Boppard und Beckingen einerseits und der Station Probstzella andererseits aufgehoben.

An Stelle derselben treten im Süddeutschen und Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Verbande anderweite, zum Theil erhöhte Entfernungen und Frachtsätze in Kraft. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 15. Januar 1887 in Wirksamkeit.

Köln, den 27. November 1886. (2446)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Berlin-Breslau. Am 1. Dezember d. J. tritt zum Staatsbahn-Gütertarife Berlin-Breslau ein Nachtrag VI in Kraft, welcher ausser bereits publizirten Tarifänderungen Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, sowie direkte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die in den Verkehr neu einbezogene Station Trebnitz i/Schl. und für die Haltestellen Gross-Gorzütz, Gross-Totschen, Paschkerwitz, Pawelwitz, Sacrau und Zedlitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau und Berichtigungen des Nachtrags V enthält.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Stationskassen zum Preise von 0,10 *M.*, von Besitzern des Haupttarifs unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 21. November 1886. (2447)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch-Norddeutscher Getreideverkehr. Mit dem 1. Januar 1887 treten im Galizisch-Norddeutschen Getreideverkehr für den Transport von Kleie zwischen Neusandez K. K. Stb. und Dresden Alt- und Neust., Borsdorf, Chemnitz und Grossenhain Sächs. Stsb. ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Breslau, den 21. November 1886. (2448)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr via Lindau. Am 1. Januar 1887 tritt für den Sächsisch-Schweizerischen Verbandsgüterverkehr via Lindau ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen die im Tarife vom 1. April 1880 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze, mit Ausschluss der bis auf Weiteres noch geltenden Frachtsätze für Genf trans. und Verrières trans., ausser Kraft gesetzt werden.

Der neue Tarif führt im Allgemeinen Frachtermässigungen, in einzelnen Fällen aber auch Frachterhöhungen herbei und für eine Anzahl Schweizerischer Stationen sind direkte Frachtsätze nicht wieder vorgesehen, da zu denselben ein nennenswerther Verkehr mit Sachsen bisher nicht stattgefunden hat. Die Frachterhöhungen und die Tarifbeschränkungen treten erst am 10. Januar 1887 in Wirksamkeit. Von welchem Zeitpunkte an Tarifexemplare erlangt werden können, wird noch besonders bekannt gemacht werden, inzwischen gibt unser Verkehrsbüreau am hiesigen Böhmischen Bahnhofe über einzelne Frachtsätze die gewünschte Auskunft.

Dresden, den 21. November 1886. (2449)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Zu dem Güter- bezw. Vieh- etc. Tarif für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch)** einerseits und Stationen der **Oldenburgischen Staatseisenbahnen** andererseits treten am 1. n. Mts. die Nachträge IV in Kraft, enthaltend neben Berichtigung des Nachtrags III zum Gütertarif und auf dem Instruktionswege

durchgeführten Aenderungen etc. anderweite Entfernungen und Tarifsätze für die Stationen Elz, Hadamar und Staffel, sowie Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen der Strecke Hadamar-Hachenburg.

Näheres ist auf den Verbandsstationen, von welchen auch Exemplare der Nachträge käuflich zu beziehen sind, zu erfahren. (2450 B&W)

Oldenburg, den 22. November 1886.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Verkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Am 1. Dezember d. J. treten die Nachträge X zum Gütertarifheft 1 und IX zum Gütertarifheft 2 in Kraft.

Dieselben enthalten neben Aenderungen und Berichtigungen neue Entfernungen und Sätze für Bischleben, Frankleben, Gehlberg, Lützkendorf und Mücheln des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, sowie abgeänderte Entfernungen und Sätze für Frankfurt a/M., Hanau, Höchst und Wiesbaden des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und Elsterwerda, Gera, Plagwitz-Lindenau, Röderau, Weida und Zeitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt. Insoweit hierdurch Erhöhungen der bisherigen Tarifsätze verbunden sind, treten dieselben erst mit dem 16. Februar 1887 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, woselbst auch die Nachträge zu haben sind.

Erfurt, den 22. November 1886. (2451)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Auf der Güter-Ladestelle Burlo (an der Eisenbahnstrecke Borken i/W.-Winterswyk) können fortan ausser Steinkohlen auch andere Inlandsgüter in Wagenladungen entladen werden, wenn dieselben, abgesehen von Spiritus in Fässern, unverpackt bezw. nur derart verpackt sind, dass ihre Beschaffenheit sogleich erkannt werden kann.

Elberfeld, den 22. November 1886. (2452)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 1. Dezember d. J. treten Nachtrag IX zum Gütertarifheft 1 und Nachtrag VII zum Gütertarifheft 2 in Kraft.

Diese Nachträge enthalten neben Berichtigungen bezw. Ergänzungen, Frachtsätze für Nordhausen N. E. sowie Entfernungen für die neuaufgenommenen Haltestellen Bischleben, Frankleben, Gehlberg, Lützkendorf und Station Mücheln des Direktionsbezirks Erfurt und Drohndorf-Mehringen des Direktionsbezirks Magdeburg.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Erfurt, den 22. November 1886. (2453)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch- bezw. Galizisch- und Südwestrussisch - Norddeutscher Maisverkehr. Zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. März d. J. gelangt mit dem 1. Januar 1887 ein Nachtrag II zur Einführung, welcher Bestimmungen über Wiedereinführung der Sätze für den Verkehr mit den Rumänischen Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassybahn und Aufhebung der Sätze für St. Egidien (Sächsische Staatsbahn) vom 15. Februar 1887 ab, ferner neue direkte Sätze zwischen den Rumänischen Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassybahn und Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin und Erfurt bezw. der Sächsischen Staatsbahnen, sowie Berichtigungen enthält.

Exempiare des Nachtrages sind durch die Verbandstationen zum Preise von 0,05 *M.* zu beziehen.

Breslau, den 19. November 1886. (2454)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Am 1. Dezember d. J. tritt Nachtrag III zum Gütertarif in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen des Stationsverzeichnisses und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, ferner Entfernungen für die neu einbezogenen Haltestellen Bischleben, Frankleben, Gehlberg, Lützkendorf und für Station Mücheln des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt, sowie Aenderungen bezw. Ergänzungen der Ausnahmetarife und eine Berichtigung.

Die Entfernungen für Bischleben, Frankleben, Lützkendorf und Mücheln treten erst von dem noch näher bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung ab in Kraft.

Exemplare des Nachtrags sind zum Preise von 5 ₰ bei den betheiligten Expeditionen käuflich zu haben.

Erfurt, den 22. November 1886. (2455)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Eisenbahnverband. Am 1. Dezember 1886 treten die Nachträge V bezw. VI zu den Tarifheften B 1, 2, 3, 4 und 6 in Kraft, enthaltend u. A. Entfernungen und Frachtsätze für die in den Verband neu aufgenommenen Stationen Erbach im Westerwalde, Frickhofen, Korb, Langenhahn, Niederzeuzheim, Westerburg, Willmenrod und Wilsenrod des Eisenbahndirektionsbezirks Köln (rechtsrhein.), anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife B (für Eisen und Stahl etc.) und L (für Blei), Ergänzungen des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs C (für Eisen und Stahl), Ausnahmefrachtsätze für Gemüse von den Stationen Bovenkarspel-Grootebroek, Hugowaard und Noord-Scharwoude der Holländischen Eisenbahngesellschaft nach verschiedenen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Köln (rechtsrhein.) sowie Berichtigungen.

Exemplare der Nachträge sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 22. November 1886. (2456)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mit dem 1. Dezember d. J. tritt ein neuer **Ausnahmetarif,** mit theilweise ermässigten Frachtsätzen für die Beförderung von

1. Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art, unedlen Metallen und Waaren aus unedlem Metall,
2. Acker- sowie sonstigen landwirthschaftlichen Geräthen und Maschinen,
3. Rübensamen (Zuckerrübensamen) und
4. Soda

für den Verkehr von Deutschen Stationen nach der Station Grajewo transito der Ostpreussischen Südbahn in Kraft, welcher für den Verkehr mit Stationen der Russischen Südwestbahnen und deren Hinterbahnen gilt und zwar mit der Einschränkung, dass in den Ausnahmetarifen für Eisen und landwirthschaftliche Maschinen die Sätze der Stückgut- und der Wagenladungsklasse à 5 000 kg nur im Verkehr nach Station Berditschew und dem Gebiet östlich und südlich davon angewendet werden dürfen. Ab Grajewo transito findet Umkartirung und Weiterbeförderung nach den ermässigten Frachtsätzen des Lokaltarifs der Russischen Südwestbahnen statt.

Exemplare dieses Ausnahmetarifs mit einem Anhange, enthaltend die Deutsche Uebersetzung von dem Lokaltarif der Russischen Südwestbahnen für Eisen etc., landwirthschaftliche Geräthe etc., Runkelrübensamen und Soda sind bei den betheiligten Stationen käuflich zu haben.

Auf den Anhang wird hiermit besonders aufmerksam gemacht.

Der seit dem 1. August 1884 als zweite Ausgabe eingeführte Ausnahmetarif für den Transport von Eisen und Stahl etc. von Westdeutschen Stationen nach Grajewo transito vom 1. Juli 1884 sowie der zugehörige I. Nachtrag und der Ausnahmetarif 6 für Soda, enthalten in dem vom 15. September 1886 gültigen Nachtrag IV zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg etc. einerseits und den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg etc. andererseits vom 1. Mai 1885 werden hierdurch aufgehoben; die Frachtsätze aus den aufgehobenen Tarifen sind mit theilweisen Ermässigungen in den neuen Tarif übernommen. (2457)

Bromberg, den 14. November 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Tarifangelegenheit. Mit 10. Dezember 1886 tritt zum Ausnahmetarife für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau nach Stationen der Oe. N. W. B. etc. gültig ab 15./9. 1884 ein Nachtrag II in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Ermässigte Frachtsätze für Pottenstein, Oe. N. W. B.,
2. Aufnahme der neuen Versandstationen „Cleophasgrube", „Maxgrube" und „Richterschächte der Laurahüttengrube" in den Tarif,
3. Aufnahme der neuen Abgabsstation Kojetitz Oe. N. W. B. in den Tarif,
4. Berichtigungen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können sowohl bei der unterzeichneten Centralverwaltung, als auch bei den betheiligten Stationen eingesehen und durch diese Stellen bezogen werden.

Wien, am 20. November 1886. (2458)
Die Centralverwaltung
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und
Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen auf Seite V.)

No. 22. Jahrgang 1886. Berlin, am 27. November 1886.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 25. November Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. No.	Der Kolli						Lfde. No.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur: Marke	Signatur: No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg		Station	Name der Bahn	
	I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
	A. Kolli mit Buchstaben sign.:									
1	B	10	1	Kasten	unbekannt —	27	1	Vietz	K. E.-D. Bromberg	bez. von Stettin.
2	B	3043	1	Kiste	? —	17	2	Nendza	K. E.-D. Breslau	
3	B P	2	1	Ballen	? —	16	3	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
4	B V	4841/42	2	Pack	Papier —	79	4	Köln Gereon	„	
5	C F	1/8	1	Sack	Eicheln —	50	5	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
6	C H W	293	1	Kiste	? —	30	6	Brohl	Linksrh. Köln	
7	C S	1142	1	Ballen	? —	10	7	Trier r. M.	„	
8	C W E	4197	1	Kiste	Zündhölzer —	50	8	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
9	D G	410	1	„	unbekannt —	—	9	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
10	D K	549	1	„	? —	—	10	Herbesthal	Linksrh. Köln	
11	{ E D T C P G }	32 240 583	1 1 1	Stange „ Bund	} Stahl —	60,5	11	Korschen	K. E.-D. Bromberg	
12	E S . . .	144	1	Ballen	? —	12	12	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
13	G A	{ 12. 16 / 4 ohne } { 20. 58. / 68. 59 }	4 3	Fässer Kisten	} leer —	70	13	Leipzig H. S. G.	K. E.-D. Erfurt	bez.: Mockrehna—Leipzig.
14	G E	15—18	4	„	? —	109	14	„	„	beschr. Mülhausen.
15	G S	—	1	Kiste	Citronen —	66,5	15	Grimmenthal	„	mit Steuerplombe Hamburg Zoll-Ver.
16	G St	—	1	gläserne Korbflasche (12,5 l.)	leer —	?	16	Leutzsch	„	auf der Strecke gefunden am 3/11.
17	H L	389	1	Korb	leer —	10	17	Elbing	K. E.-D. Bromberg	bez. Praust-Elbing.
18	H v. G . . .	7797	1	„	? —	35	18	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
19	J F	3069	1	Fass	unbekannt —	128	19	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
20	J H	77	1	Kiste	? —	18	20	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
21	J M	3	1	Rolle	Teppiche —	20	21	Ehrenfeld	„	
22	K	—	1	—	Schreibtisch —	—	22	Thorn	K. E.-D. Bromberg	bekl. Johannisburg-Bialla.
23	K E	80157	1	Korb	unbekannt —	127	23	Lyck	„	
24	K S	1166	1	Ballen	Manufakturwaaren —	28	24	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
25	L C B	995	1	„	? —	54	25	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
26	N	{ 1892 { 1893	1 1	— Kiste	Nähmaschine — — — }	—	26	Lyck	K. E.-D. Bromberg	
27	O P	8392	1	Ballen	Tuch —	22	27	Köln C. P.	Linksrh. Köln	
28	R	190	1	Fass	? —	243	28	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	
29	R	5239	1	Sack	Holzstifte —	15	29	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
30	S	1	1	Kiste	5 Satzkisten —	27	30	Herleshausen	K. E.-D. Erfurt	auf freier Strecke gefunden am 6/11.
31	S	5/6	2	Kolli	Ofentheile —	6	31	Hameln	K. E.-D. Hannover	
32	S	42	1	Kiste	5 Satzkisten —	25	32	Gerstungen	K. E.-D. Erfurt	auf freier Strecke gefunden am 9/11.
33	S K	2367	1	Kiste	? —	73	33	Weimar	„	
34	V P R A L	—	3	Kisten	Spielwaaren —	300	34	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
35	W	—	1	Kiste	? —	15	35	Sichem	„	
36	W E	3436	1	„	Wein —	46	36	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
					B. Kolli mit Adr. sign.:					
37	Baudin	—	1	Packet	Zeitungen —	2,5	37	Mariembourg	Grand Central Belge	
38	{ H. Sieben, Endenich }	—	1	Sack	Kleie —	27	38	Köln Gereon	Linksrh. Köln	

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
39	Kiel	103 7866	2	Fässer	leer —	18	39	Etgersleben	K. E.-D. Magdeburg	
40	Langrock Mühlhausen i/Th.	—	1	Düte	1 Herrenhut —	1	40	Erfurt Eilg.-Exp.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
41	Major Beyer	—	1	Futteral	Billardqueue —	—	41	Bojanowo	K. E.-D. Breslau	
42	Michel	—	1	Ballen	leere Säcke —	20	42	Kirn	Linksrh. Köln	
43	Nobbe & Toreli Hamburg	—	1	Sack	Palmkernmehl —	53	43	Kläden	K. E.-D. Magdeburg	
44	Thomas	—	1	Packet	? —	1,5	44	Couvin	Grand Central Belge	
45	Weimar Frankfurt	31	1	schwarze Tasche	— —	10	45	Frankfurt	Main-Neckarb.	
					C. Kolli mit Numm. sign.:					
46	—	9	1	Packet	? —	1	46	Sichem	Grand Central Belge	
47	—	11	1	Ballen	Tabak —	75	47	Groningen	Niederländ. Stsb.	
48	—	277	1	Pack	Säcke —	?	48	Drakenstedt	K. E.-D. Magdeburg	
49	—	1218	1	—	Pflugschaartheil —	1	49	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
50	—	1615	1	—	gusseis. Rost —	2	50	Cassel tr.	K. E.-D. Hannover	
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
51	■ ■ (roth)	—	1	Stange	Eisen —	17,5	51	Patschkau	K. E.-D. Breslau	
52	weiss	1	1	Bund	Schnitteisen —	25	52	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
					E. Kolli ohne Signatur:					
53	—	—	1	Kollo	Blei —	5	53	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	
54	—	—	1	—	Bohle, 3,18 m lang —	—	54	Tangerhütte	„	
55	—	—	3	—	Bratpfannen —	18	55	Crefeld	Linksrh. Köln	
56	—	—	1	Sack	Braunkohlen —	30	56	Ermsleben	K. E.-D. Magdeburg	
57	—	—	1	—	eis. Brechstange —	13,5	57	Hameln	K. E.-D. Hannover	
58	—	—	1	—	Deckel vom Bassin eines Kesselwagens	?	58	Gerstungen	K. E.-D. Erfurt	auf d. Strecke gefunden.
59	—	—	1	Stück	Eisen (anscheinend zur Maschine gehörend)	1	59	Erfurt	„	
60	—	—	1	Rolle	Eisendraht —	42	60	Weerte	Grand Central Belge	
61	—	—	2	Kolli	alte Eisentheile —	16	61	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
62	—	—	1	Stange	Flacheisen —	12	62	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
63	—	—	1	Kiste	leere Gefässe —	7	63	Aerschot	Grand Central Belge	
64	—	—	5	Bund	Heede —	56	64	Bitterfeld	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
65	—	—	1	Packet	1 Hose u. 2 Taschentücher	3	65	Erfurt Eilg.-Exp.	„	bei Bodenrevision.
66	—	—	1	Stück	unbearbeitetes Holz	63	66	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
67	—	—	3	Hopfensäcke	leer —	16,5	67	Leipzig H. S. G.	K. E.-D. Erfurt	
68	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	40	68	Anvers Est	Grand Central Belge	
69	—	—	1	Korb	Kleider —	15,5	69	Einbeck	K. E.-D. Hannover	
70	—	—	1	—	Maschinentheil —	5,5	70	Dessau	K. E.-D. Erfurt	
71	—	—	1	—	alte Schrankdecke mit Kasten	12	71	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
72	—	—	2	—	gusseis. Zahnräder —	5	72	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
73	—	—	1	Kollo	3 kleine Zahnräder —	—	73	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B	—	10	Bund	Obstkörbe —	100	1	Königgrätz	Südnordd. Verb.	seit 25/10.
2	A K	1949	1	Kasten	— —	40	2	Jaszbereny	Ungar. Stsb.	von Budapest seit 3/11.
3	A W	354	1 1	Kollo Kiste	leere Säcke — leer —	18 27,5	3	Arad	„	seit 11/10.
4	B B	647	1	Fass	Bier, ½ hl —	78	4	Gr. Wossek	Oesterr. Nordwestb.	seit 27/10.
5	B M	1078	1 1	Kiste Kollo	? — Sägen —	—	5	Soborsin	Ungar. Stsb.	von Arad seit 9/11.
6	C S S	—	1	Ballen	Säcke —	25	6	Prag	Oesterr. Nordwestb.	seit 27/10.
7	E	2	1	Fass	Heringe —	5	7	Königgrätz	Südnordd. Verb.	seit 14/10.
8	E	485	1	„	leer, alt —	26	8	Josefstadt	„	seit 27/10.
9	E C	1412 6780/81	1 2	Ballen	unbekannt —	12,5 50	9	Pardubitz	„	seit 16/10.
10	F S G S	2257	1	Kiste	? —	37	10	Szolnok	Ungar. Stsb.	von Budapest seit 2/11.
11	H	14	2	Standl	leer —	20	11	Kolin	Oesterr. Nordwestb.	seit 8/10.
12	H A	1500	1	Ballen	unbekannt —	16,5	12	Pardubitz	Südnordd. Verb.	seit 28/10.
13	H A	615	1	Kollo	Barchent —	231	13	Gyula	Ungar. Stsb.	von Prossnitz seit 30/9.

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
14	H K	496	1	Fass	Essig	—	131	14	Mezötur	Ungar. Stsb.	von Alb. Irsa seit 8/11.
15	J F.	1	10	1/8 Fass	Gurken	—	60	15	Nimburg	Oesterr. Nordwestb.	seit 30/10.
16	J T D	2347	1	Ballen	Cotton	—	38	16	Hohenelbe	„	„ 28/10.
17	J V	443	1	Kiste	unbekannt	—	56	17	Mstetic	„	„ 29/10.
18	J V F	16968	1	Fass	Kornbranntwein	—	12	18	T. Szelcfarmos	Ungar. Stsb.	von Budapest seit 27/10.
19	J W B — J J W B — N J W B — J	— — —	1 1 1	Buschen „ „	Gittereisen Rundeisen Flacheisen	— — —	64 50 50	19	Reichenberg	Südnordd. Verb.	seit 30/10.
20	K	I	1	Sack	Nüsse und Maronen	—	70	20	Gyoma	Ungar. Stsb.	von Kelenföld seit 27/10.
21	K A	—	6	Stück	Wassereimer	—	30	21	Czegled	„	von Lucsatin seit 22/9.
22	K H	1	1	Kiste	Butter	—	57	22	Aussig	Oesterr. Nordwestb.	seit 31/10.
23	L Z F	3629/31	3	Ballen	?	—	300	23	Arad	Ungar. Stsb.	von N.Surany seit 5/11.
24	P C	7054	1	Sack	Kaffee	—	75	24	Leitmeritz	Oesterr. Nordwestb.	seit 31/10.
25	P F	6813	1	Fässchen	Käse	—	6	25	Gyoma	Ungar. Stsb.	„ 30/10.
26	S B	3315	1	—	eisern. Kippe	—	—	26	Petrozseny	„	von Temesvar seit 22/10.
27	S Z F	54	3	Hüte	Zucker	—	14	27	Arad	„	von N.Surany.
28	S Z F	54 7206/24	22 2	„ Kisten	Zucker ?	— —	243 112	28	„	„	von N.Surany seit 5/11.
29	S Z F	6375 6376	2	„	?	—	111	29	Szolnok	„	von N.Surany seit 6/11.
30	T	3	1	—	kl. Maschinenwalze		3,5	30	Semil	Südnordd. Verb.	seit 27/10.
31	Mav	—	4	Stück	Säulen	—	—	31	Szolnok	Ungar. Stsb.	von Budapest seit 13/9.
32	Mav	—	4	„	Säulen	—	—	32	„	„	von Budapest seit 24/9.
33	Tschischkowitz H K	2468 2153	1 1	Fass	leer	—	23 23	33	Wysocan	Oesterr. Nordwestb.	seit 29/10.
34	—	I	1	—	Schleifstein	—	21	34	Eisenbrod	Südnordd. Verb.	„ 29/10.
35	—	3	1	Kollo	Angelhaken	—	1,75	35	Arad	Ungar. Stsb.	„ 12/10.
36	—	5/2	24	Fässer	Pökelheringe	—	108	36	Reichenberg	Südnordd. Verb.	„ 5/10.
37	—	85	1	Koffer	unbekannt	—	14	37	Deutsch Brod	Oesterr. Nordwestb.	„ 22/10.
38	[illegible]	1966	1	Kiste	Stärke	—	52	38	Szarvas	Ungar. Stsb.	„ 2/9.
39	—	—	8	Stück	Kotton	—	90	39	Kuttenberg Stadt	Oesterr. Nordwestb.	„ 25/10.
40	—	—	1	Kiste	Decke	—	15,5	40	Oroshaza	Ungar. Stsb.	„ 4/10.
41	—	—	1	—	Egge	—	—	41	„	„	von H. M. Vasarhely seit 4/10.
42	—	—	2	—	Holzschuhe	—	2	42	Szolnok	„	seit 13/10.
43	—	—	15	—	lose Holzplatten	—	63	43	Skutsch	Oesterr. Nordwestb.	„ 23/10.
44	—	—	1	—	Kessel	—	1	44	Arad	Ungar. Stsb.	„ 5/11.
45	—	—	1	—	Korb	—	10	45	Szolnok	„	„ 11/11.
46	—	—	3	Stück	Ofenröhren	—	2,5	46	Arad	„	„ 1/11.
47	—	—	2	„	Ofentheile	—	12	47	„	„	von Karansebes seit 8/11.
48	—	—	1	„	Ofentheil	—	2	48	Szolnok	„	von Budapest seit 9/11.
49	—	—	1	Kollo	Pferdegeschirr	—	21	49	Arad	„	seit 8/11.
50	—	—	3	Stück	gusseis. Platten	—	1	50	tr. Jedlese	Oesterr. Nordwestb.	„ 27/10.
51	—	—	1	Kollo	Rahmen	—	2,5	51	Reichenberg	Südnordd. Verb.	„ 29/10.
52	—	—	1	Bund	Reibeisen	—	4	52	Deutsch Brod	Oesterr. Nordwestb.	„ 29/10.
53	—	—	1	„	leere Säcke	—	23	53	Mezötur	Ungar. Stsb.	„ 6/11.
54	—	—	2	Stück	leere Säcke	—	1	54	Iglau	Oesterr. Nordwestb.	„ 6/10.
55	—	—	1	Buschen	Stahl	—	50	55	Ober-Hollabrunn	„	„ 2/10.
56	—	—	40	—	Unterlagen	—	10	56	Szolnok	Ungar. Stsb.	„ 5/11.

I. Offizielle Anzeigen. (Fortsetzung.)

3. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische). Oeffentliche Ausschreibung. Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen, im Deutschen Reichsanzeiger vom 20. Juli 1885 No. 176 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“, sowie der für den diesseitigen Bezirk gültigen, durch die Kölnische Zeitung vom 6. d. Mts. No. 308 veröffentlichten „allgemeinen Vertragsbedingungen“ soll die Anfertigung und Lieferung von 5 Stück dreiachsigen Normal-Tenderlokomotiven à 5 tons Raddruck für Nebenbahnen vergeben werden.

Bedingungen und Zeichnungen können zu 1,50 *M.* von unserem maschinentechnischen Büreau bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Verding von Lokomotiven“ versehen, portofrei zu dem auf den 30. d. Mts. Vormittags 11 Uhr anberaumten Verdingungstermin an das vorgenannte Büreau einzureichen.
Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Köln, den 16. November 1886. (2459)

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Betrifft Lieferung nachstehender Telegraphenstangen aus Kiefernholz:

100 Stück	5 m	lang
45 „	6 „	„
240 „	7 „	„
115 „	8 „	„
120 „	8,5 „	„
45 „	9 „	„
25 „	9,5 „	„
80 „	10 „	„

Angebote hierauf sind bis zum 15. Dezember 1886 Vormittags 10 Uhr unterschrieben, versiegelt und frei mit Aufschrift „Verdingung von Telegraphenstangen“ an unterzeichnete Dienststelle Berlin O, Koppenstrasse 88/89 einzusenden, woselbst dieselben im Zimmer No. 20 geöffnet werden. Bedingungen sind dort an Wochentagen von 8 bis 3 Uhr einzusehen oder gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ zu beziehen. Zuschlag erfolgt in 8 Tagen.
Bautechnisches Büreau (2460)
Angelegenheit der Telegr.-Verwaltung.

Umbau des Bahnhofs Bremen. Zum Bau eines Gütterschuppens mit Abfertigungsgebäude sollen öffentlich verdungen werden:
Loos I: Ausführung der Maurerarbeiten,
Loos II: Lieferung von 230 000 Verblend- und 720 000 Hintermauerungsziegel,
Loos III: Lieferung von 52 cbm Werksteinen,
Loos IV: Ausführung der Zimmerarbeiten einschliesslich Materiallieferung.

Termin:
Mittwoch, den 8. Dezember 1886, Vormittags 10 Uhr, im Baubüreau für den Bahnhofsumbau,
woselbst Bedingungen und Zeichnungen zu Loos I, III und IV je für 2,0 ℳ, Bedingungen zu Loos II für 0,5 ℳ zu haben sind.
Bremen, den 22. November 1886. (2461)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von alten Werkstattsmaterialien. Die in den diesseitigen Hauptwerkstätten zu Buckau, Stendal, Halberstadt, Potsdam, Berlin und Braunschweig angesammelten alten Werkstattsmaterialien als Eisen, Stahl, Schienenenden, Radreifen, Weichenzungen, Roth-, Weiss- und Messingguss, Zink, Leinen-, Plüsch- und andere Abfälle, Glasbruch, Gummi, Schleifsteine und Firnissrückstände (beim Kochen von Leinölfirniss gewonnen) sollen verkauft werden.

Bestandsnachweisungen und Verkaufsbedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:
Angebot auf Ankauf von alten Werkstattsmaterialien
bis zum Eröffnungstermine am
Freitag, den 10. Dezember 1886 Vormittags 10 Uhr
an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 31. Dezember d. J. ab. (2462)
Magdeburg, den 24. November 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Weser Bahn. Auf den Bahnhöfen Treysa und Frankfurt a/M. sollen je eine demontirte zu Eisenbahnzwecken nicht mehr brauchbare Drehscheibe öffentlich verkauft werden.

Termin Mittwoch, den 8. Dezember l. J. Vormittags 11 Uhr bei dem unterzeichneten Betriebsamt auf Bahnhof Cassel Oberstadt. Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebote zum Ankauf alter Drehscheiben“ versiegelt und kostenfrei bis zu dem bezeichneten Termine an uns einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen liegen bei unserer Kalkulatur hierselbst offen und können auch von derselben gegen kostenfreie Einsendung von 30 ₰ pro Exemplar bezogen werden. (2463J)
Cassel, am 20. November 1886.
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Main-Weserbahn).

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nº. 94. 1886.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,

Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 1. Dezember 1886.

Massnahmen gegen die Cholera.

Nicht ohne einige Bestürzung las man vor wenigen Tagen in den Deutschen Zeitungen, dass ein aus Ungarn gekommener Auswanderer auf dem Centralbahnhofe in Breslau an der sogenannten „Cholera asiatica“ gestorben sei. So aufregend dieses Vorkommniss mit Rücksicht auf den epidemischen und in seinen Grunderscheinungen noch nicht völlig erkannten Charakter dieser gefürchteten Krankheit zunächst auch sein mochte, so hat sich doch schnell wieder eine wesentliche Beruhigung der Gemüther innerhalb der in Frage kommenden Bezirke bemerkbar gemacht, da alsbald ersichtlich wurde, mit welcher zielbewussten und nachdrücklichen Energie die betheiligten Behörden es sich angelegen sein liessen, den möglicherweise verhängnissvollen Folgen des bedrohlichen Ereignisses thunlichst entgegen zu wirken. Thatsächlich sind solche bisher auch nicht eingetreten, und man darf sich wohl der Hoffnung hingeben, dass die Gefahr einer Einschleppung der nunmehr schon seit längerer Zeit in Ungarn wuchernden Krankheit nach Deutschland beschworen ist. Immerhin dürfte aber auch fernerhin Vorsicht geboten sein; und, wie aus den vielseitig in die Oeffentlichkeit gedrungenen Mittheilungen entnommen werden kann, ist man an massgebender Stelle keineswegs geneigt, dieselbe ausser Acht zu lassen.

Die durch den vorliegenden Fall veranlassten Erörterungen mussten insbesondere auch das Verhältniss der Eisenbahnen zu derartigen ansteckenden und schnell sich verbreitenden Krankheiten berühren. Denn so lange nicht eine völlige Absperrung des aus verseuchten Gegenden entstammenden Verkehrs angeordnet wird bezw. durchgeführt werden kann, liegt die Gefahr nahe, dass durch die Eisenbahn der Uebertragung einer solchen Epidemie Vorschub geleistet wird.

Es bedarf an dieser Stelle keiner weiteren Ausführung, dass jegliche Einschränkung der Verkehrsfreiheit dem eigentlichen Wesen und der klar ausgeprägten Bestimmung der Eisenbahnen entgegengesetzt ist. Ihr Beruf ist es, die Völker zu verbinden, nicht aber sie zu trennen. Immerhin wird jedoch schwerlich jemand in Abrede stellen wollen, dass dieser grundsätzlich anzuerkennenden Verkehrsfreiheit — erforderlichenfalls auf dem Zwangswege — Schranken errichtet werden müssen, falls höhere, allgemeinere Interessen es angezeigt erscheinen lassen. Dass das Publikum angesichts einer möglichenfalls zu gewärtigenden verheerenden Seuche den zur Verhütung derselben angeordneten Schutzmassregeln — insofern dieselben nicht geradezu widersinnig sein sollten — im allgemeinen nicht feindlich gegenüberstehen wird, kann als sicher angenommen werden. Man wird die durch dieselben bedingten Belästigungen gewiss leichter in den Kauf nehmen, als beispielsweise die an den Landesgrenzen unvermeidlichen Zollplackereien; und selbst wenn man geneigt sein sollte, die Wirksamkeit der vorgeschriebenen Massnahmen etwas ungläubig zu beurtheilen, so übt schon allein die Thatsache, dass die Verhältnisse mit Sorgfalt und Vorsicht überwacht werden, erfahrungsmässig einen überaus beruhigenden Einfluss aus, wodurch zum mindesten dem grösseren, minder urtheilsfähigen Theile der Bevölkerung gegenüber bereits viel gewonnen ist. Das Vertrauen spielt ja in allen menschlichen Beziehungen eine hervorragende Rolle.

Die Eisenbahnen können eine unmittelbare und eine mittelbare Uebertragung von Epidemien herbeiführen, die erstere durch Personen, welche mit der Krankheit behaftet sind, die zweite durch Gegenstände irgend welcher Art, welche mit solchen erkrankten Personen in Berührung gekommen sind, oder auf welche der Krankheitsstoff in sonstiger, mehr oder minder aufklärbarer Weise übertragen worden ist.

Dass Personen, welche mit einem ersichtlichen für Mitreisende belästigenden Leiden behaftet sind, von letzteren abgesondert unterzubringen sind, ist allgemein bereits durch das Betriebsreglement vorgeschrieben. Bei der Gefahr einer epidemischen Krankheit wird indessen diese Vorschrift, welche gestattet zunächst abzuwarten, ob durch einen der Mitreisenden eine seine Absonderung bedingende Belästigung der übrigen herbeigeführt wird, nicht als ausreichend zu erachten sein. Man wird vielmehr darauf Bedacht nehmen, die Trennung schon möglichst frühzeitig vorzunehmen und, wenn es irgend angängig ist, den Kranken von der Weiterfahrt überhaupt auszuschliessen. Die Reisenden müssen somit auf das Sorgfältigste überwacht werden, wobei jedoch selbstverständlich, insbesondere auch zur Verhütung von Beunruhigungen derselben, jede unnöthige Belästigung vermieden werden muss. Insoweit nicht ärztliche Kräfte zur Verfügung gestellt werden können, ist diese Ueberwachung Sache des Eisenbahnpersonals, welchem hierdurch allerdings eine grosse Verantwortlichkeit auferlegt wird, und von welchem unter solchen Umständen eine nicht zu unterschätzende Aufopferungsfähigkeit ganz besonderer Art gefordert werden muss. Während der Fahrt eines Zuges bezw. während des Aufenthaltes desselben auf den Stationen wird das Zug- und Stationspersonal daher unablässig bemüht sein müssen, sich durch möglichst unauffällige Beobachtungen der Reisenden zu vergewissern, ob die für die gefürchtete Krankheit charakteristischen Erscheinungen bei denselben wahrnehmbar sind, damit erforderlichenfalls von den angeordneten Sicherheitsmassregeln schleunigst Gebrauch gemacht werden kann. Hierher gehört insbesondere die vorläufige Unterbringung der Kranken in solchen Räumen auf den Stationen, welche für das übrige Publikum streng abgesperrt gehalten werden und in welchen ärztliche Pflege zur Verfügung zu stellen ist. Selbstverständlich ist alsdann aber für eine thunlichst rasche Ueberführung der Kranken nach dem etwa vorhandenen oder einzurichtenden Lazareth des betreffenden Ortes Sorge zu tragen.

Hinsichtlich der mittelbaren Uebertragung des Ansteckungsstoffes epidemischer Krankheiten kommen bei den Eisenbahnen vornehmlich die Aufenthaltsräume der Reisenden, die Bedürfnissanstalten und die Wagen in Betracht. Die peinlichste Reinhaltung aller Orte und Gegenstände, mit welchen das Publikum in Berührung kommt, sowie die sorgfältigste Durchführung der etwa vorgeschriebenen Desinfektionsmassregeln ist hierbei die erste Pflicht der betreffenden Beamten. Auch letztere selbst werden erforderlichenfalls einer Desinfektion zu unterziehen sein.

Die für jeden einzelnen Fall zweckmässigen Anordnungen sind selbstverständlich von den in Frage kommenden Verhältnissen abhängig. Als besondere Gefahrpunkte sind jedoch noch diejenigen Stationen hervorzuheben, auf welchen ein lebhafter Wechselverkehr zwischen verschiedenen, sich daselbst verzweigenden Bahnstrecken stattfindet, und auf welchen daher eine verschärfte Kontrole der Reisenden geboten ist.

Wie aus Zeitungsmittheilungen ersichtlich ist, hat der oben erwähnte Cholerafall den betreffenden Preussischen Behörden Veranlassung gegeben, abgesehen von sonstigen Vorsichtsmassregeln, namentlich den Auswandererverkehr, welcher sich von Oesterreich-Ungarn über Schlesien nach den Hafenstationen der Nordsee bewegt, einer strengen, den vorstehenden Auseinandersetzungen entsprechenden sanitären Beaufsichtigung zu unterwerfen. Da die Thatsache feststeht, dass diese Auswanderer, welche in kleineren oder grösseren Trupps fast täglich die Oesterreichisch-Preussische Grenze passiren, im Punkte der Reinlichkeit meistens eine grosse Nachlässigkeit zeigen, so ist die Gefahr einer Verschleppung der in Ungarn herrschenden Cholera nach Preussen durch dieselben allerdings nicht gering zu achten. Die überwiegende Mehrzahl dieser Auswanderer tritt in Oderberg auf Preussisches Gebiet über. Dieselben werden von der Grenzstation — soweit aus den veröffentlichten Berichten entnommen werden kann — unter dauernder Obhut und in besonderen Wagen sorgfältig getrennt von den übrigen Reisenden zunächst bis Breslau befördert. Während des Aufenthalts auf den Stationen bleiben diese Wagen im allgemeinen geschlossen; das Verlassen derselben, das Aufsuchen der Bedürfnissanstalten u. s. w. findet nur unter der Aufsicht von Beamten statt. In Breslau ist auf dem Centralbahnhofe ein besonderer Schuppen zur Verfügung gestellt, in bezw. bei welchem die Auswanderer bis zu ihrer Weiterfahrt von jeglicher Berührung mit dem Publikum streng abgesperrt gehalten werden, während jedoch andererseits Sorge dafür getragen ist, dass denselben Gelegenheit zur Verpflegung und zur Erledigung sonstiger Bedürfnisse gegeben wird. In der Nähe des Schuppens ist eine Räucherkammer eingerichtet und die Aufstellung eines Desinfektionsapparates in Aussicht genommen.

Auch aus weiteren, von den Auswanderertransporten berührten Stationen werden entsprechende Vorsichtsmassregeln gemeldet, auf deren Einzelnheiten an dieser Stelle einzugehen wir uns versagen. Die Anordnung der bezüglichen Vorkehrungen ist selbstverständlich in erster Linie Sache der Landespolizeibehörde; es muss aber mit Befriedigung hervorgehoben werden, dass es für die Eisenbahnverwaltung, wenn überhaupt, jedenfalls nur einer Anregung bedurft zu haben scheint, um in unmittelbarster Folge auf den in Breslau vorgekommenen Cholerafall dem Publikum auch ihrerseits die beruhigende Ueberzeugung zu gewähren, dass die Behörden sich ihrer Pflichten gegenüber der vorliegenden Gefahr im vollsten Masse bewusst und bestrebt sind, dem Eintreten derselben entgegen zu wirken, insoweit menschliches Wissen und Können hierzu im Stande ist.

K—e.

Die Sekundärbahnen des Königreichs Sachsen.

(Fortsetzung aus No. 93 S. 983 fg.)

VIII. Die Ergebnisse des Personen- und Güterverkehrs.

In dem 16 jährigen Zeitraum von 1869 bis mit 1884, für welchen ein zuverlässiges statistisches Material vorliegt, hat die Zunahme des Verkehrs mit dem Wachsthum der Länge der Sächsischen Staatsbahnen ziemlich gleichen Schritt gehalten. Allerdings sind in diesem Zeitraum meist Linien mit geringerem Verkehr — im Vergleich zu den älteren Strecken — gebaut worden, gleichwohl haben diese aber für das Gesammtnetz einen namhaften Verkehrszuwachs mit sich gebracht. Dieser Zuwachs resultirt einestheils aus dem Lokalverkehr der neu hinzugekommenen Strecken, anderntheils aus den Transporten, welche von den neuentstandenen Linien auf das ältere Netz bezw. von diesem auf jene Strecken übergegangen sind. Der befruchtende Einfluss der neuen Linien in dieser letzteren Beziehung musste um so intensiver hervortreten, als die Transporte auf der Bahnlinie, wo sie originirten oder endeten, nachgewiesenermassen im Durchschnitt nur die kürzeren Entfernungen durchliefen, während die längeren Wegestrecken auf die Gesammtheit der übrigen Staatsbahnlinien entfielen.

Infolge des fortschreitenden Ausbaues des Sächsischen Eisenbahnnetzes und der hiermit verbundenen Abkürzung der einzelnen Verkehrsrelationen hat die durchschnittliche Länge der Eisenbahntransporte abgenommen. Es war mithin schon ein beträchtlicher Verkehrszuwachs erforderlich, um den hierdurch bedingten Ausfall in den Einnahmen der Staatsbahnen nicht zur Erscheinung kommen zu lassen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass dieser Verkehrszuwachs lediglich bei den eigenen Verkehrsstellen der Sächsischen Staatsbahnen entstanden ist, denn der Durchgangsverkehr hat bei jener Ausgleichung nicht nur nicht mitgewirkt, sondern ist vielmehr schon seit einer Reihe von Jahren infolge der Ablenkung auf nichtsächsische Routen stetig zurückgegangen. So ist der Durchgangsverkehr beispielsweise vom Jahre 1879 bis 1884 von 197,8 auf 140,7 Millionen Tonnenkilometer, also um 57,1 Millionen Tonnenkilometer gesunken. Auch diesen Ausfall hat der Verkehrszuwachs der eigenen Stationen nahezu wieder ersetzt — ein Beweis dafür, dass mit der Erweiterung des Bahnnetzes, selbst durch minder verkehrsreiche Linien, die Entwickelung des Verkehrs — soweit er die eigenen Stationen der Staatsbahnen betrifft — entsprechend zugenommen hat.

Das Verhältniss gestaltet sich im speziellen folgendermassen:

Seit dem Jahre 1869 ist gewachsen

a) die mittlere Bahnlänge von 804 auf 2 116 km
oder um 163 Prozent,

b) der Personenverkehr von 192,6 auf 554,2 Millionen Personenkilometer

oder um 188 Prozent

und

c) der Güterverkehr von 325,3 auf 825,6 Millionen Tonnenkilometer

oder um 154 Prozent.

In den hiernach neu hinzugekommenen Linien sind sowohl die normal- als auch die schmalspurigen Sekundärbahnstrecken mit enthalten; ihr Einfluss auf den Gesammtverkehr des Staatsbahnnetzes unterliegt denselben Gesichtspunkten, wie solche bezüglich der neu entstandenen Bahnlinien im allgemeinen zu statuiren waren; infolge der durchschnittlichen kürzeren Entfernung der Sekundärbahnen tritt hier jedoch zumeist die Einwirkung auf den Gesammtverkehr der übrigen Bahnlinien — wie oben beschrieben — besonders auffallend im Verhältniss zum eigenen Lokalverkehr hervor.

In der nachstehenden Uebersicht wird ein Nachweis gegeben über den Personen- und Güterverkehr der im Jahre 1884 voll im Betrieb gewesenen vier Sekundärbahnen unter Vergleichung der Durchschnittsergebnisse mit denen der Gesammtheit der Staatsbahnen:

Personen- und Gepäckverkehr.		Normalspurige Bahnen		Schmalspurige Bahnen		Durchschnittsergebnisse der Gesammtheit der Staatsbahnen
		Pirna-Berggiesshübel	Johanngst.-Schwarzenberg	Wilkau-Saupersdorf	Hainsberg-Kipsdorf	
Absolute Zahlen.						
Beförderte Reisende:						
II. Wagenklasse	Anzahl	8 871	10 257	10 504	26 282	—
III. „	„	96 170	69 008	123 772	185 379	—
zusammen	Anzahl	105 041	79 265	134 276	211 661	—
Extrazüge	Anzahl	—	—	—	2	—
Gepäcküberfrachten	Tonnen	42	56	68	112	—
Hunde	Stück	282	166	270	540	—
Durchschnittsergebnisse.						
Reisende pro Kilometer mittlere Bahnlänge	Anzahl	7 040	4 574	13 361	8 223	10 379
Zurückgelegte Personenkilometer:						
II. Wagenklasse	„	112 053	114 964	72 660	315 066	—
III. „	„	1 068 143	864 469	859 357	2 238 687	—
zusammen	Anzahl	1 180 196	979 433	932 017	2 553 753	—
Personen pro Personenwagenachskilometer	Anzahl	5,39	5,76	3,00	3,88	4,28
Jede Person hat durchfahren:						
II. Wagenklasse	Kilometer	12,63	11.21	6,92	11,99	38,30
III. „	„	11,11	12,53	6,94	12,08	24,24
überhaupt	„	11,24	12,36	6,94	12,07	25,66
Durchschnittlich von jeder Person durchfahrene Strecke in Prozenten der Bahnlänge		75,34	71.32	69,05	46,89	1,23
Personenkilometer pro Kilometer mittlere Bahnlänge		79 102	56 517	92 738	99 213	259 766
Personengeldeinnahme:						
II. Wagenklasse	Prozente vom ganzen	13,12	16,58	10,93	17,18	27,04
III. „	„ „ „	86,88	83,42	89,07	82,82	62,88
Personengeldeinnahme pro Person:						
II. Wagenklasse	*M.*	0,56	0,53	0,32	0,54	2,04
III. „	„	0,34	0,40	0,22	0,37	0,75
überhaupt	„	0,36	0,42	0,23	0,39	0,88
Personengeldeinnahme pro Person und Kilometer:						
II. Wagenklasse	*₰*	4,41	4,76	4,68	4,55	5,33
III. „	„	3,06	3,18	3,23	3,08	3,11
überhaupt	„	3,19	3,37	3,34	3,26	3,44
Einnahme für alle Transporte in Personenwagen:						
pro Personenwagenachskilometer	*₰*	17,22	19,40	10,01	12,69	14,67
„ Kilometer mittlere Bahnlänge	*M.*	2 525	1 903	3 097	3 247	9 212
Einnahme aus dem Gepäckverkehr:						
pro Tonne Gepäcküberfracht	*M.*	10,70	11,52	6,76	12,31	30,32

Güterverkehr.	Normalspurige Bahnen		Schmalspurige Bahnen		Durchschnittsergebnisse der Gesammtheit der Staatsbahnen
	Pirna-Berggiesshübel	Johanngst.-Schwarzenberg	Wilkau-Saupersdorf	Hainsberg-Kipsdorf	
Absolute Zahlen.	Tonnen				
Befördert wurden					
Eilgut	—	—	—	—	—
Stückgut	2 258	4 291	6 929	3 604	—
Wagenladungsgut: Allgemeine Wagenladungsklasse A 1	13	328	369	10	—
„ „ B	20	81			—
Spezialtarif A 2	1 096	3 094	—	—	—
„ I.	1 214	1 722	4 631	4 039	—
„ II.	3 062	12 856	276	1 746	—
„ III.	79 642	23 619	18 678	12 357	—
Ausnahmetarif 1	283	5 297	—	5 540	—
„ 2	114	1 050	—	—	—
„ 5	14	90	—	—	—
„ 7	2 140	—	—	—	—
Frachtpflichtiges Dienstgut (ohne Ermässigung)	41	40	—	—	—
zusammen	89 897	52 468	30 883	27 296	—
und zwar im Lokalverkehr der Linie	2 966	4 104	6 240	15 097	—
„ „ übrigen Verkehr	86 931	48 364	24 643	12 199	—

Güterverkehr.	Normalspurige Bahnen: Pirna-Berggiesshübel	Normalspurige Bahnen: Johanngst. Schwarzenberg	Schmalspurige Bahnen: Wilkau-Saupersdorf	Schmalspurige Bahnen: Hainsberg-Kipsdorf	Durchschnittsergebnisse der Gesammtheit der Staatsbahnen
	Anzahl				
Fahrzeuge, nicht auf eigenen Rädern laufend	8	5	—	—	—
Vieh, Pferde, in Güterwagen nach Stück	—	—	—	2	—
Vieh, Pferde, „ „ Wagenladungen	—	1	—	—	—
Vieh, andere lebende Thiere, Grossvieh nach Stück	36	12	2	27	—
Vieh, andere lebende Thiere, Kleinvieh „ „	64	192	67	36	—
Vieh, andere lebende Thiere, in Wagenladungen	8	25	—	33	—
Vieh, andere lebende Thiere, nach Gewicht . . . Tonnen	6	6	25	6	—
Leichen, in gewöhnlichen Personenzügen	1	—	—	1	—
Durchschnittsergebnisse.					
Gütergewicht pro Kilometer mittlere Bahnlänge . . . Tonnen	6 025	3 028	3 073	1 060	5 255
Vom Gesammtgütergewicht entfallen auf:	Prozent				
Eilgut	—	—	—	—	—
Stückgut	2,51	8,18	22,44	13,20	7,86
Wagenladungsgut: Allgemeine Wagenladungsklasse A 1	0,01	0,62	1,19	0,04	1,63
Wagenladungsgut: „ „ B	0,02	0,15			2,89
Wagenladungsgut: Spezialtarif A 2	1,22	5,90	—	—	4,38
Wagenladungsgut: „ I.	1,35	3,28	15,00	14,80	8,73
Wagenladungsgut: „ II.	3,41	24,50	0,89	6,40	3,11
Wagenladungsgut: „ III.	88,59	45,02	60,48	45,27	64,92
Wagenladungsgut: Ausnahmetarif 1	0,31	10,10	—	20,29	3,03
Wagenladungsgut: „ 2	0,13	2,00	—	—	0,78
Wagenladungsgut: „ 5	0,02	0,17	—	—	0,78
Wagenladungsgut: „ 7	2,38	—	—	—	0,02
Frachtpflichtiges Dienstgut (ohne Ermässigung)	0,05	0,08	—	—	1,27
Zurückgelegte Tonnenkilometer:	Tonnenkilometer				
Eilgut	—	—	—	—	—
Stückgut	31 146	49 506	51 089	41 170	—
Wagenladungsgut: Allgemeine Wagenladungsklasse A 1	195	5 203	2 753	150	—
Wagenladungsgut: „ „ B	300	1 130			
Wagenladungsgut: Spezialtarif A 2	12 988	36 045	—	—	—
Wagenladungsgut: „ I.	14 233	23 579	33 526	51 799	—
Wagenladungsgut: „ II.	23 226	134 250	2 590	30 914	—
Wagenladungsgut: „ III.	702 680	236 519	169 124	206 150	—
Wagenladungsgut: Ausnahmetarif 1	3 840	71 531	—	67 302	—
Wagenladungsgut: „ 2	1 671	13 384	—	—	—
Wagenladungsgut: „ 5	210	1 240	—	—	—
Wagenladungsgut: „ 7	32 100	—	—	—	—
Frachtpflichtiges Dienstgut (ohne Ermässigung)	485	720	—	—	—
zusammen	823 074	573 107	259 082	397 485	—
Gesammtlast des Reisegepäcks, der Fahrzeugs- und aussergewöhnlichen Militärtransporte	2 846	4 269	1 386	6 080	—
Gesammtsumme aller Gepäck- und Güterwagenlast	825 920	577 376	260 468	403 565	—
Tonnenkilometer					
pro Kilometer mittlere Bahnlänge	55 357	33 317	25 917	15 679	393 263
„ Güter- und Gepäckwagen-Achskilometer	2,24	2,00	0,85	0,94	1,81
Transportlänge jeder Tonne:	Kilometer				
Eilgut	—	—	—	—	—
Stückgut	13,79	11,54	7,37	11,42	83,80
Wagenladungsgut: Allgemeine Wagenl.-Kl. A 1	15,00	15,86	7,46	15,00	117,02
Wagenladungsgut: „ „ B	15,00	13,95			127,40
Wagenladungsgut: Spezialtarif A 2	11,85	11,65	—	—	76,13
Wagenladungsgut: „ I.	11,72	13,69	7,24	12,82	85,62
Wagenladungsgut: „ II.	7,59	10,44	9,38	17,71	85,12
Wagenladungsgut: „ III.	8,82	10,01	9,05	16,68	67,82
Wagenladungsgut: Ausnahmetarif 1	13,57	13,50	—	12,15	96,46
Wagenladungsgut: „ 2	14,66	12,75	—	—	90,53
Wagenladungsgut: „ 5	15,00	13,78	—	—	46,89
Wagenladungsgut: „ 7	15,00	—	—	—	168,00
Frachtpflichtiges Dienstgut	11,83	18,00	—	—	19,50
Gut überhaupt	9,16	10,92	8,39	14,56	74.25
	Prozente				
Die durchschnittliche Transportstrecke jeder Tonne Gut überhaupt betrug von der Bahnlänge	61,39	63,01	83,48	56,57	3,51
Von der Güterfracht-Einnahme entfallen auf:					
Eilgut	—	—	—	—	—
Stückgut	8,01	19,98	39,89	23,35	23,89
Wagenladungsgut: Allgemeine Wagenl.-Kl. A 1	0,04	1,26	1,38	0,05	3,94
Wagenladungsgut: „ „ B	0,04	0,22			6,26
Wagenladungsgut: Spezialtarif A 2	1,74	7,15	—	—	5,65
Wagenladungsgut: „ I.	1,79	4,60	14,11	13,04	10,87
Wagenladungsgut: „ II.	3,27	22,58	0,91	7,06	3,23
Wagenladungsgut: „ III.	82,20	31,98	43,71	40,49	41,02
Wagenladungsgut: Ausnahmetarif 1	0,30	10,08	—	16,01	3,09
Wagenladungsgut: „ 2	0,17	1,90	—	—	0,86
Wagenladungsgut: „ 5	0,02	0,15	—	—	0,44
Wagenladungsgut: „ 7	2,36	—	—	—	0,03
Frachtpflichtiges Dienstgut (ohne Ermässigung)	0,06	0,10	—	—	0,33

Güterfrachteinnahme pro Tonne:	Mark				
Eilgut	—	—	—	—	—
Stückgut	2,57	2,39	2,58	3,01	11,03
Wagenladungsgut: Allgemeine Wagenladungsklasse A 1	2,03	1,98	1,68	2,13	8,77
„ „ B	1,59	1,42			7,87
Spezialtarif A 2	1,15	1,19	—	—	4,69
„ I.	1,07	1,37	1,36	1,50	4,52
„ II.	0,78	0,90	1,48	1,88	3,77
„ III.	0,75	0,69	1,05	1,52	2,29
Ausnahmetarif 1	0,78	0,98	—	1,34	3,70
„ 2	1,10	0,93	—	—	4,01
„ 5	0,88	0,86	—	—	2,04
„ 7	0,80	—	—	—	5,20
Frachtpflichtiges Dienstgut (ohne Ermässigung)	1,02	1,23	—	—	0,94
Gut überhaupt	0,81	0,98	1,45	1,70	3,63
Güterfrachteinnahme pro Tonnenkilometer:	Pfennige				
Eilgut	—	—	—	—	—
Stückgut	18,66	20,71	34,95	26,37	13,16
Wagenladungsgut: Allgemeine Wagenladungsklasse A 1	13,54	12,46	22,48	14,17	7,50
„ „ B	10,58	10,15			6,17
Spezialtarif A 2	9,74	10,18	—	—	6,15
„ I.	9,15	10,00	18,84	11,70	5,28
„ II.	10,22	8,63	15,75	10,61	4,43
„ III.	8,49	6,94	11,57	9,13	3,38
Ausnahmetarif 1	5,72	7,24	—	11,06	3,84
„ 2	7,53	7,30	—	—	4,43
„ 5	5,86	6,27	—	—	4,36
„ 7	5,33	—	—	—	3,10
Frachtpflichtiges Dienstgut (ohne Ermässigung)	8,62	6,86	—	—	4,83
Gut überhaupt	8,82	8,95	17,28	11,70	4,89
Einnahme-Gesammtsumme für alle Transporte in Gepäck- und Güterwagen					
pro Kilometer mittlere Bahnlänge . . . Mark	4 936	3 043	4 531	1 887	19 870
pro Güter- und Gepäckwagen-Achskilometer . Pfennige	19,95	18,30	14,90	11,32	9,15

Bei der Wilkau-Saupersdorfer Linie war der Personenverkehr ziemlich dicht; er betrug pro Kilometer Bahn durchschnittlich 13 361 Reisende; bei der Gesammtheit der Staatsbahnen dagegen nur 10 379, bei der Pirna-Berggiesshübler Linie 7 040, bei der Johanngeorgenstadt-Schwarzenberger 4 574 und bei der Hainsberg-Kipsdorfer Linie 8 223 Reisende.

Auf den beiden normalspurigen Sekundärbahnen waren die bewegten Personenwagenplätze scheinbar am stärksten besetzt. Auf jedes Personenwagenachskilometer kamen durchschnittlich Personen:

bei der Johanngeorgenstadt-Schwarzenberger Linie	5,76
„ „ Pirna-Berggiesshübler Linie	5,39
„ „ Gesammtheit der Staatsbahnen	4,28
„ „ Wilkau-Saupersdorfer Linie	3,00 und
„ „ Hainsberg-Kipsdorfer „	3,88

Nach diesem Ausweise möchte man annehmen, als sei die Ausnutzung der bewegten Personenwagenplätze auf den beiden normalspurigen Sekundärbahnen am grössten gewesen; sie war aber, wie weiter unten nachgewiesen wird, auf diesen Bahnen am gerinsten. Der Grund liegt in der grösseren Verschiedenheit der Platzzahl pro Achse; diese betrug durchschnittlich:

bei den Staatsbahnen überhaupt	18,132
„ der Pirna-Berggiesshübler Linie	25,167
„ „ Johanngeorgenstadt-Schwarzenberger Linie sogar	26,833
„ „ Wilkau-Saupersdorfer Linie	10,625
„ „ Hainsberg-Kipsdorfer Linie	10,380

Bei der Hainsberg-Kipsdorfer Linie drängt sich ein starker Personenverkehr auf die an der Hauptbahn angrenzenden kurzen Strecke bis Rabenau zusammen. Durch die grössere Länge der Linie im Vergleich zu den übrigen drei wird der Frequenzdurchschnitt pro Kilometer erheblich abgeschwächt; jeder Reisende durchfuhr auf ihr nur 46,89 pCt. der Bahnlänge, bei den übrigen drei kürzeren Sekundärbahnen dagegen 75,34, 71,32 und 69,05 pCt.

Die Ausnutzung der bewegten Personenwagenplätze war bei den Schmalspurbahnen grösser, als bei der Gesammtheit der Staatsbahnen; sie betrug bei der Hainsberg-Kipsdorfer Linie 37,38, bei der Wilkau-Saupersdorfer 28,24 pCt. Die Ausnutzung bei den normalspurigen beiden Sekundärbahnen Pirna-Berggiesshübel und Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg mit 21,42 und 21,47 pCt. steht unter dem allgemeinen Durchschnitt des gesammten Staatsbahnnetzes von 23,60 pCt.

Das durchschnittliche Eigengewicht der Personenwagen pro Platz ist bei den Primärbahnen rund doppelt so gross als bei den Sekundärbahnen; es beträgt

bei den Primärbahnen	0,21 t
„ der Pirna-Berggiesshübler Linie	0,10 „
„ „ Johanngeorgenstadt-Schwarzenberger Linie	0,10 „
bei der Wilkau-Saupersdorfer Linie	0,12 t
„ „ Hainsberg-Kipsdorfer Linie	0,11 „

Die Einnahmen pro Person und Kilometer sind bei allen vier Sekundärbahnen ziemlich gleich und stehen auch dem allgemeinen Durchschnitt für die Gesammtheit der Staatsbahnen ziemlich nahe; sie betrugen durchschnittlich:

bei der Gesammtheit der Staatsbahnen	3,44 ₰
„ „ Pirna-Berggiesshübler Linie	3,19 „
„ „ Johanngeorgenstadt-Schwarzenberger Linie	3,37 „
„ „ Wilkau-Saupersdorfer Linie	3,34 „
„ „ Hainsberg-Kipsdorfer Linie	3,26 „

Dass das Erträgniss bei den Sekundärbahnen trotz der Tarifgleichheit durchgehends etwas geringer war, als bei der Gesammtheit der Staatsbahnen, beruht in der verhältnissmässig geringeren Benutzung der zweiten und in dem Mangel der ersten Wagenklasse. Von der Billetgeldeinnahme kamen auf die

	II. Wagenklasse pCt.	III. Wagenklasse pCt.
bei den Staatsbahnen überhaupt	27,04	62,88
„ der Pirna-Berggiesshübler Linie	13,12	86,88
„ „ Johanngeorgenstadt-Schwarzenberger Linie	16,58	83,42
„ „ Wilkau-Saupersdorfer Linie	10,93	89,07
„ „ Hainsberg-Kipsdorfer Linie	17,18	82,82

Mit der weiter oben nachgewiesenen Verschiedenheit der Platzzahl pro Personenwagenachse steht auch die Verschiedenheit der auf letztere berechneten Einnahmen der einzelnen Linien in ursächlichem Zusammenhange und da auf den beiden normalspurigen Sekundärbahnen die Anzahl der Plätze pro Achse am grössten ist, so müssen bei diesen auch die hierauf berechneten Einnahmen am höchsten sein; sie betrugen pro Personenwagenachskilometer:

bei den Staatsbahnen überhaupt	14,67 ₰
„ der Pirna-Berggiesshübler Linie	17,22 „
„ „ Johanngeorgenstadt-Schwarzenberger Linie	19,40 „
„ „ Wilkau-Saupersdorfer Linie	10,01 „
„ „ Hainsberg-Kipsdorfer Linie	12,69 „

bei letzterer so hoch vorzugsweise infolge der starken Ausnutzung der Wagenplätze zu 37,38 pCt.

Im Güterverkehr stehen sich hinsichtlich der Dichtigkeit die Johanngeorgenstadt-Schwarzenberger und Wilkau-Saupersdorfer Linie sehr nahe; auf der Hainsberg-Kipsdorfer Bahn ist sie dreimal geringer, als auf den beiden zuerst genannten; diese werden aber wieder an Dichtigkeit um das Doppelte übertroffen von dem Güterverkehr der Pirna-Berggiesshübler Linie. Ueber jedes Kilometer Bahn wurden durchschnittlich transportirt:

auf der Pirna-Berggiesshübler Linie	6 025 t
„ „ Johanngeorgenstadt-Schwarzenberger Linie	3 028 „
„ „ Wilkau-Saupersdorfer Linie	3 073 „
„ „ Hainsberg-Kipsdorfer Linie	1 060 „
„ den Staatsbahnen überhaupt	5 255 „

Bei den schmalspurigen Bahnen fällt ein grösserer Prozentantheil der beförderten Gütermasse auf die höher tarifirten Stückgüter.

Von der Gesammtheit der transportirten Gütermasse kommen:

	auf Stückgüter pCt.	auf Wagenladungsgüter pCt.
bei den Staatsbahnen überhaupt	7,86	92,14
„ der Pirna-Berggiesshübler Linie	2,51	97,49
„ „ Johanngeorgenstadt-Schwarzenberger Linie	8,18	91,82
„ „ Wilkau-Saupersdorfer Linie	22,44	77,56
„ „ Hainsberg-Kipsdorfer Linie	13,20	86,80

Im Zusammenhange damit steht auch die Zusammensetzung der Frachteinnahme. Von der Gesammtfrachteinnahme entfielen:

	auf Stückgüter pCt.	auf Wagenladungsgüter pCt.
bei den Staatsbahnen überhaupt	23,89	76,11
„ der Pirna-Berggiesshübler Linie	8,01	91,99
„ „ Johanngeorgenstadt-Schwarzenberger Linie	19 98	80,02
„ „ Wilkau-Saupersdorfer Linie	39,89	60,11
„ „ Hainsberg-Kipsdorfer Linie	23,35	76,65

Das Ergebniss der Hainsberg-Kipsdorfer Bahn, welches dem allgemeinen Durchschnitt nahe kommt, ist im Vergleich zum Gewichtsverhältniss ungünstiger, weil das Stückgut auf dieser Linie nur kurze Wegstrecken im Vergleich zur Bahnlänge zurückgelegt hat. Die Gesammtgütermasse hat durchschnittlich 56,57 pCt. der Länge dieser Linie durchfahren, das Stückgut dagegen nur 44,36 pCt. Im allgemeinen findet gerade das umgekehrte Verhältniss statt, da das Stückgut im Durchschnitt auf grössere Entfernungen befördert wird als die Wagenladungsgüter.

Die grössere Einnahme bei der Johanngeorgenstadt-Schwarzenberger Linie in der Spezialtarifklasse II gegenüber den übrigen Linien beruht auf dem stärkeren Holztransport.

Der Gütertransport auf den beiden normalspurigen Bahnen Pirna-Berggiesshübel und Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg erfolgt in Güterwagen der Hauptbahnen. Die Tragfähigkeit der Güterwagen pro Achse beträgt durchschnittlich:

bei den Staatsbahnen überhaupt	4,24 t
„ der Wilkau-Saupersdorfer Linie	2,45 „
„ „ Hainsberg-Kipsdorfer Linie	2,50 „

Durchschnittlich waren die Achsen belastet:

bei den Staatsbahnen überhaupt	mit 1,81 t
„ der Pirna-Berggiesshübler Linie	„ 2,24 „
„ „ Johanngeorgenstadt-Schwarzenberger Linie	„ 2,00 „
„ „ Wilkau-Saupersdorfer Linie	„ 0,85 „
„ „ Hainsberg-Kipsdorfer Linie	„ 0,94 „

Hieraus berechnet sich eine Ausnutzung der bewegten Tragfähigkeit von

42,69 pCt. bei den Staatsbahnen überhaupt,
52,83 „ „ der Pirna-Berggiesshübler Linie,
47,17 „ „ „ Johanngeorgenstadt-Schwarzenberger Linie,
34,69 „ „ „ Wilkau-Saupersdorfer Linie und
37,60 „ „ „ Hainsberg-Kipsdorfer Linie.

Die Gütertransporte durchfuhren durchschnittlich von der Länge der Bahn

61,39 pCt. bei der Pirna-Berggiesshübler Linie,
63,01 „ „ „ Johanngeorgenstadt-Schwarzenberger Linie,
83,48 „ „ „ Wilkau-Saupersdorfer Linie und
56,57 „ „ „ Hainsberg-Kipsdorfer Linie.

Die durchschnittliche Einnahme aus allen Güterklassen betrug pro Tonne und Kilometer:

4,89 ₰ bei den Staatsbahnen überhaupt,
8,82 „ „ der Pirna-Berggiesshübler Linie,
8,95 „ „ „ Johanngeorgenstadt-Schwarzenberger Linie,
17,28 „ „ „ Wilkau-Saupersdorfer Linie und
11,70 „ „ „ Hainsberg-Kipsdorfer Linie.

Der hohe Ertrag bei der Wilkau-Saupersdorfer Linie entstammt dem ausserordentlich starken Stückgutverkehre.

Von der Gepäck- und Güterfrachteinnahme entfielen auf jedes Gepäck- und Güterwagenachskilometer:

9,15 ₰ bei den Staatsbahnen überhaupt,
19,95 „ „ der Pirna-Berggiesshübler Linie,
18,30 „ „ „ Johanngeorgenstadt-Schwarzenberger Linie,
14,90 „ „ „ Wilkau-Saupersdorfer Linie und
11,32 „ „ „ Hainsberg-Kipsdorfer Linie.

Bei der Pirna-Berggiesshübler und Johanngeorgenstadt-Schwarzenberger Linie war, wie schon oben nachgewiesen ist, die Ausnutzung der Tragfähigkeit wesentlich grösser als bei den Staatsbahnen überhaupt, woraus sich zum Theil auch der höhere Ertrag pro Achse ergiebt. Ausserdem kommt bei den Sekundärbahnen noch der Umstand in Betracht, dass die Expeditionsgebühr infolge der kürzeren Bahnlänge mehr zur Wirkung gelangt als bei den Hauptbahnen. Auf die spezifisch höhere Einnahme der Schmalspurbahnen wirken auch die für die Umladung erhobenen Gebühren mit, welchen allerdings auch wieder eine entsprechende Ausgabe gegenübersteht. Der höhere Ertrag bei der Wilkau-Saupersdorfer Linie, im Vergleich zu dem auf der Hainsberg-Kipsdorfer, findet seine Begründung wiederum in dem guten Stückgutverkehr.

Das Eigengewicht der Güterwagen pro Achse beträgt durchschnittlich

bei den Staatsbahnen überhaupt	2,57 t
„ der Wilkau-Saupersdorfer Linie	1,03 „
„ „ Hainsberg-Kipsdorfer Linie	1,11 „

Zur Beurtheilung der sogenannten todten Last wird in folgendem gegenübergestellt

	die Taralast pro Achse t	und Nutzlast pro Achse t
bei den Staatsbahnen überhaupt	2,57	1,81
„ der Pirna-Berggiesshübler Linie	2,57	2,24
„ „ Johanngeorgenstadt-Schwarzenberger Linie	2,57	2,00
„ „ Wilkau-Saupersdorfer Linie	1,03	0,85
„ „ Hainsberg-Kipsdorfer Linie	1,11	0,94

Die Taralast übersteigt die Nutzlast pro Achse

bei den Staatsbahnen überhaupt	um 0,76 t
„ der Pirna-Berggiesshübler Linie	„ 0,33 „
„ „ Johanngeorgenstadt-Schwarzenberger Linie	„ 0,57 „
„ „ Wilkau-Saupersdorfer Linie	„ 0,18 „
„ „ Hainsberg-Kipsdorfer Linie	„ 0,17 „

Der Güterverkehr bei den einzelnen Verkehrsstellen der vier älteren Sekundärbahnen hat in den Jahren 1883 und 1884 den aus nebenstehender Tabelle ersichtlichen Umfang gehabt. Hierbei ist der Abgangs- und Ankunftsverkehr in eine Ziffer zusammengefasst worden. In dieser Tabelle ist gleichzeitig ein Nachweis über die Anzahl derjenigen Verkehrsstellen der Sächsischen Staatsbahnen gegeben, mit welchen die Verkehrsstellen der vier Sekundärbahnen im Jahre 1884 in Verbindung gestanden haben, um damit die Ausbreitung ihrer Verkehrsbeziehungen zu charakterisiren.

Beförderte Güter.

Linie	Bezeichnung der Verkehrsstellen	1883 t	1884 t	Anzahl der Verkehrsstellen der Sächsischen Staatsbahnen, mit denen die nebenstehenden im Jahre 1884 in Verbindung gestanden haben und zwar: im Abgangsverkehre	im Ankunftsverkehre
Pirna-Berggiesshübler Linie	Rottwerndorf	61 967	64 439	182	66
	Neundorf	648	703	43	43
	Cotta	494	163	1	—
	Langenhennersdorf	2 782	2 775	69	77
	Berggiesshübel	20 098	22 070	202	157
Johanngst.-Schwarzenbg. Linie	Erla	d. 20. 9. 1883 eröffnet	15 340	188	127
	Antonsthal		6 570	82	69
	Breitenhof		9 723	119	110
	Erlabrunn		8 434	51	50
	Johanngeorgenstadt		12 663	149	180
Wilkau-Saupersdorfer Linie	Cunnersdorf	691	262	37	48
	Kirchberg	17 067	19 749	213	227
	Saupersdorf (Steinversand)	5 013	5 729	16	—
	Saupersdorf	4 456	5 207	132	141
Hainsberg-Kipsdorfer Linie	Rabenau	5 583	8 170	155	107
	Spechtritz	76	113	19	18
	Seifersdorf	1 426	1 744	32	51
	Malter	524	395	16	20
	Dippoldiswalde	7 594	6 920	169	186
	Ulberndorf	711	188	26	16
	Obercarsdorf	612	416	21	24
	Naundorf	643	332	74	55
	Schmiedeberg	5 788	6 851	95	109
	Buschmühle	d. 3. 9. 1883 eröffnet	114	19	18
	Kipsdorf		2 747	73	102

Für den Personenverkehr war ein gleicher Nachweis nicht möglich, weil die Billets, auf welche sich derselbe gründen müsste, vielfach auf mehrere Stationen und Haltestellen lauten.

Die nachstehende Tabelle giebt ein Bild über die Frequenz der einzelnen Bahnstrecken.

Personen- und Güterverkehr über jeden Punkt der Bahn im Jahre 1884.

Bahnabschnitt.	Personenverkehr: Personenanzahl in beiden Richtungen zusammen	Güterverkehr: Stückgüter t	Wagenladungsgüter t	zusammen t	Stückgüter t	Wagenladungsgüter t	zusammen t	Summe der Güter in beiden Richtungen t	Durchschn. pro km Betriebslänge t
Pirna-Berggiesshübel.									
		Richtung Pirna-Berggiesshübel			Berggiesshübel-Pirna				
Pirna Station-Pirna Haltest.	64 326	852	10 695	11 547	1 378	76 718	78 096	89 643	44 822
Pirna Haltest.-Rottwerndorf	92 930	852	10 695	11 547	1 378	76 718	78 096	89 643	20 281
Rottwerndorf-Neundorf	76 785	791	8 992	9 783	1 225	14 313	15 538	25 321	21 642
Neundorf-Cotta	69 739	763	8 792	9 555	1 220	13 848	15 068	24 623	27 058
Cotta-Langenhennersdorf	69 739	766	8 953	9 719	1 220	13 848	15 068	24 787	7 869
Langenhennersdorf-Berggiesshübel	55 920	612	7 486	8 098	1 129	13 576	14 705	22 803	6 973
Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg.									
		Richtung Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg			Schwarzenberg-Johanngeorgenstadt				
Johanngeorgenstadt-Erlabrunn	48 234	606	1 229	1 835	4 297	6 531	10 828	12 663	3 066
Erlabrunn-Breitenhof	48 031	657	1 338	1 995	11 843	7 258	19 101	21 096	7 249
Breitenhof-Antonsthal	54 749	821	1 714	2 535	17 567	10 514	28 081	30 616	8 723
Antonsthal-Erla	57 525	935	1 840	2 775	22 556	11 851	34 407	37 182	10 187
Erla-Schwarzenberg-Haltestelle	58 276	2 189	2 042	4 231	25 833	22 144	47 977	52 208	33 467
Schw. Haltest.-Schwarzenb. Stat.	43 908	2 189	2 042	4 231	25 833	22 144	47 977	52 208	33 254
Wilkau-Saupersdorf.									
		Richtung Wilkau-Saupersdorf			Saupersdorf-Wilkau				
Wilkau Station-Wilkau Haltest.	}	4 868	14 480	19 348	2 014	9 459	11 473	30 821	27 519
Wilkau Haltest.-Culitzsch	126 451	4 868	14 480	19 348	2 014	9 459	11 473	30 821	15 806
Culitzsch-Cunnersdorf	}	4 868	14 480	19 348	2 014	9 459	11 473	30 821	21 859
Cunnersdorf-Kirchberg, Station	119 821	4 698	14 450	19 148	2 004	9 459	11 463	30 611	15 154
Kirchberg Stat.-Kirchberg Haltest.	17 483	576	3 378	3 954	240	6 742	6 982	10 936	10 936
Kirchb. Haltest.-Saupersdorf Ladest.	13 357	576	3 378	3 954	240	6 742	6 982	10 936	7 982
Saup. Ladest.-Saupersdorf Bahnh.	}	576	3 378	3 954	240	1 013	1 253	5 207	4 413
Hainsberg-Kipsdorf.									
		Richtung Hainsberg-Kipsdorf			Kipsdorf-Hainsberg				
Hainsberg-Cossmannsdorf	140 420	1 450	15 653	17 103	2 029	7 375	9 404	26 507	25 245
Cossmannsdorf Rabenau	}	1 450	15 653	17 103	2 029	7 375	9 404	26 507	6 867
Rabenau-Spechtritz	115 922	1 146	10 326	11 472	754	7 091	7 845	19 317	12 149
Spechtritz-Seifersdorf	}	1 135	10 301	11 436	735	7 051	7 786	19 222	9 197
Seifersdorf-Malter	110 658	1 044	8 998	10 042	707	6 776	7 483	17 525	7 095
Malter-Dippoldiswalde	109 109	1 037	8 736	9 773	697	6 661	7 358	17 131	4 909
Dippoldiswalde-Ulberndorf	82 198	468	3 867	4 335	286	6 005	6 291	10 626	4 320
Ulberndorf-Obercarsdorf	}	463	3 707	4 170	279	5 990	6 269	10 439	8 285
Obercarsdorf-Naundorf	75 564	440	3 511	3 951	262	5 810	6 072	10 023	4 515
Naundorf-Schmiedeberg	}	405	3 316	3 721	212	5 758	5 970	9 691	11 537
Schmiedeberg-Buschmühle	41 186	140	987	1 127	71	1 664	1 735	2 862	1 684
Buschmühle-Kipsdorf	}	125	982	1 107	52	1 588	1 640	2 747	1 014

Bei der Verkehrsdarstellung wird nur der Güterverkehr nach beiden Richtungen unterschieden, weil die Frequenzergebnisse je nach der Richtung sehr von einander abweichen können. Beim Personenverkehre beeinflussen die vorherrschenden Tagesbillets beide Richtungen gleichmässig, so dass im allgemeinen zwischen beiden kein so bedeutender Unterschied besteht. Deshalb sind die Personenverkehrsergebnisse beider Richtungen im Zusammenhange dargestellt worden.

Bei der Pirna-Berggiesshübler Linie war der Personen- und Güterverkehr auf der Strecke zwischen Pirna und Rottwerndorf am stärksten mit 92 930 Personen und 89 643 Tonnen Güter in beiden Richtungen zusammen. Der Güterverkehr stufte sich in der Richtung von Pirna nach Berggiesshübel von 11 547 auf 8098 Tonnen ab. In der umgekehrten Richtung begann er in Berggiesshübel mit 14 705 Tonnen und endete in Pirna mit 78 096 Tonnen. Den grössten Zuwachs erhielt der Güterstrom in Rottwerndorf im Umfange von 62 558 Tonnen.

Auf der Johanngeorgenstadt-Schwarzenberger Linie war der Personenverkehrsstrom ziemlich gleichmässig. Der geringste Personenverkehr fiel auf die Strecke zwischen Schwarzenberg Haltestelle und Schwarzenberg Station, über welche 43 908 Personen gefahren sind. Die stärkste Frequenz fand auf der Strecke zwischen Erla und Schwarzenberg Haltestelle mit 58 276 Personen statt. Der Güterverkehr begann in Schwarzenberg mit 47 977 Tonnen und verminderte sich in ziemlich gleichmässigen Abstufungen an den Zwischenstationen bis Johanngeorgenstadt auf 10 828 Tonnen. In der Richtung von Johanngeorgenstadt nach Schwarzenberg war der Güterstrom im Vergleich zur Gegenrichtung schwach und wenig abstufend; er begann in Johanngeorgenstadt mit 1835 Tonnen und endete in Schwarzenberg mit 4231 Tonnen. In beiden Richtungen zusammen fiel der stärkste Güterverkehr auf die Bahnstrecke zwischen Erla und Schwarzenberg Station mit 52 208 Tonnen.

Die Wilkau-Saupersdorfer Linie hatte zwischen Wilkau und Kirchberg einen starken und ziemlich gleichmässigen Personenverkehr; er betrug zwischen Wilkau und Cunnersdorf 126 451 Personen und zwischen Cunnersdorf und Station Kirchberg 119 821 Personen. Auf der Strecke zwischen Kirchberg Station und Kirchberg Haltestelle sank er auf nur 17 483 Personen. Die Endstrecke zwischen Kirchberg Haltestelle und Saupersdorf frequentirten nur 13 357 Personen. Der Güterverkehr in der Richtung von Wilkau nach Kirchberg mit 19 348 t war stärker als in der Gegenrichtung mit 11 473 t. Auch im Güterverkehr war die Strecke Kirchberg-Saupersdorf schwach; es entfielen auf dieselbe nur 3 954 t. In der umgekehrten Richtung begann der Güterstrom in Saupersdorf sogar nur mit 1 253 t. An der Steinverladestelle in Saupersdorf setzten sich 5 729 t an; bis Kirchberg hatte der Verkehr alsdann einen Umfang von 6 982 t.

Der Verkehr der Hainsberg-Kipsdorfer Linie läuft — ebenso wie bei der Wilkau-Saupersdorfer Linie — nach dem Endpunkte Kipsdorf schwach aus. Ein ausserordentlich starker Personenverkehr fiel auf die Strecke zwischen Hainsberg und Rabenau mit 140 420 Personen. Bis Dippoldiswalde war der Verkehrs-

strom noch 109 109 Personen stark; nach Kipsdorf verflachte er sich zu 41 186 Personen. Der Güterverkehr war in der Richtung von Hainsberg stärker als umgekehrt. In Hainsberg begann er mit 17 103 t; in Rabenau verlor er 5 631 t; in Dippoldiswalde war er noch 9 773 t stark, fiel dort auf 4 335 t und verlief bis Kipsdorf bis zu 1 107 t. In der umgekehrten Richtung begann er in Kipsdorf mit 1 640 t, wuchs in Schmiedeberg auf 5 970 t, in Dippoldiswalde auf 7 358 t und in Rabenau auf 9 404 t, in welchem Umfange er in Hainsberg eintraf.

(Schluss folgt.)

Aus dem Deutschen Reich.

Zur Verstaatlichung Preussischer Privatbahnen.

Nachdem die Ostpreussische Südbahn und die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn sich nicht haben entschliessen können, dem ihnen gemachten Kaufangebote der Regierung beizustimmen, dürften die weiteren Verhandlungen in dieser Angelegenheit als abgebrochen gelten. Wenn diejenigen Aktionäre dieser Bahnen, durch welche dieses, im Grunde doch wohl nicht erwartete Ergebniss herbeigeführt worden ist, sich der Hoffnung hingegeben haben, durch die energische Aufrechterhaltung ihrer Mehrforderungen die Regierung zu Gunsten derselben zu beeinflussen, so werden sie inzwischen durch eine unliebsame Enttäuschung bereichert worden sein. Die Regierung hält unwandelbar an der von vornherein in unzweideutigster Weise zum Ausdrucke gebrachten Erklärung fest, dass kein, auf eine Aenderung des ursprünglichen Angebots hinzielender Antrag auf Berücksichtigung zu rechnen habe. Und dabei dürfte es nun denn auch sein Bewenden behalten. Wenn von verschiedenen Seiten, trotz der bestimmten Stellungnahme der Regierung darauf hingewiesen wurde, dass dieselbe seinerzeit bei der Verstaatlichung der Berlin-Anhalter Eisenbahn das anfänglich mit nicht minderer Festigkeit vertretene Angebot, dem Drängen der Aktionäre nachgebend, schliesslich doch erhöht habe, so möchte hierbei der wesentliche Unterschied der Verhältnisse nicht mit genügender Klarheit gewürdigt worden sein. Die bedeutende, einen grossen Theil des Verkehrs zwischen Berlin und Mitteldeutschland bezw. dem Süden vermittelnde Anhalter Bahn konnte der Staat, nachdem er sich zu dem Prinzipe der Staatsbahnen erklärt hatte, in seinem Netze nicht entbehren. Dagegen dürfte kaum zu behaupten sein, dass der Erwerb der obengenannten Bahnen für den Staat ein unumgängliches Bedürfniss ist. Inwieweit die letzteren eigene innere Lebenskraft besitzen, um auch ferner eine, durch die Konkurrenz der mächtigen Staatsbahnen gewiss nicht dornenlos gestaltete Sonderexistenz weiter zu fristen, muss die Zukunft lehren. Wir fürchten, dass die betreffenden Aktionäre ihre ablehnende Haltung bereuen werden; und ob in absehbarer Zeit ein Angebot des Staates überhaupt wieder an sie herantreten wird, erscheint doch mehr als fraglich. Die Bedingungen desselben dürften alsdann aber schwerlich vortheilhafter ausfallen.

Wie wir soeben aus den Meldungen der Zeitungen ersehen, hat auch die Generalversammlung der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn das Verstaatlichungsangebot der Regierung abgelehnt. Nähere Mittheilungen über den Verlauf der bezüglichen Verhandlung liegen uns noch nicht vor.

Zu einem günstigen Ergebniss haben dagegen inzwischen die Verhandlungen mit der Oberlausitzer Eisenbahn geführt. Die zum 25. d. M. zusammenberufene ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre hat sich mit 27 807 Stimmen für die Verstaatlichung der Bahn auf Grund des Angebots der Regierung ausgesprochen.

Die Kommission, welche von der ausserordentlichen Generalversammlung der Aachen-Jülicher Eisenbahn behufs Prüfung der von der Staatsregierung gemachten Verstaatlichungsbedingungen gewählt war, hat sich in einem Gutachten dahin ausgesprochen, dass das Angebot bezüglich der Stammaktien ein günstiges sei; bezüglich der Stamm-Prioritätsaktien erscheine eine 5 pCt. Vorzugsdividende für absehbare Zeit gesichert, eine höhere Dividende jedoch vollständig ausgeschlossen. Sollte die Offerte des Staates abgelehnt werden und die Einnahme im nächsten Betriebsjahre erheblich sinken, so erscheine ein nochmaliges gleichwerthiges Anerbieten des Staates für die Stamm-Prioritätsaktien in Frage gestellt. Behufs Vermeidung der Ablehnung wird in dem „Berl. Börs.-Cour." der Vorschlag gemacht, dass die Stammaktien auf die vom Staate angebotene Zuzahlung von 2 pCt. zu Gunsten der Prioritätsaktien verzichten sollen. Bei Annahme dieses Amendements würden die Stammaktien also für 100 ℳ Stammaktien 142,855 ℳ Preussische 3½ pCt. Konsols à 102,20 gleich 146 ℳ, 2 pCt. Superdividende gleich 2 ℳ, im ganzen also 148 ℳ erhalten, was sowohl gegenüber dem heutigen Börsenkourse, als namentlich gegenüber den geschmälerten Erträgnissen, wie sie nach Ansicht der Direktion für die nächsten Jahre zu erwarten sind, ganz befriedigend erscheinen dürfte. Auch die Deutsche Bank, welche s. Z. die Stammaktien und Prioritätsobligationen der Aachen-Jülicher Eisenbahn emittirt hat, empfiehlt die Annahme des Staatsangebots und erklärt sich bereit, die kostenfreie Vertretung derjenigen Besitzer von Stamm- und Stamm-Prioritätsaktien, welche für die Annahme der Regierungsbedingungen stimmen wollen, zu übernehmen.

Das in No. 88 S. 934 d. Ztg. erwähnte Wiederkaufsrecht des Militärfiskus auf die Berliner Grundstücke der Berlin-Dresdener Eisenbahn wird von einem Rechtskundigen in einer an einen Gegner der Verstaatlichung dieser Bahn gerichteten und in dem „Berl.Börs.-Cour." mitgetheilten Zuschrift mit folgenden Gründen bestritten:

Das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838, auf welches vom Regierungstische aus Bezug genommen worden war, enthält richtig in den §§ 16—19 das, was vom Regierungstische behauptet worden war. Gleichwohl wollte mir dies nicht in den Kopf. Mir war so, als ob die Wiederkaufsrechte generell aufgehoben sein müssten. Im Expropriationsgesetz vom 11. Juni 1874 fand ich denn auch die Bestätigung; denn im § 57 desselben steht wörtlich: „Alle den Vorschriften dieses Gesetzes entgegenstehenden Bestimmungen, sowie die Bestimmungen über das Wiederverkaufsrecht bezüglich des enteigneten Grundstücks werden aufgehoben." In den Motiven zu dem Expropriationsgesetze vom 11. Juni 1874 sind überdies ausdrücklich die §§ 16—19 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 als solche gesetzliche Bestimmungen bezeichnet, die von der Aufhebung betroffen werden, so dass ein Zweifel nicht erhoben werden kann. Es ist demnach also nicht richtig, dass der Militär- oder ein sonstiger Fiskus ein Wiederkaufsrecht hat; derselbe hat nur ein Vorkaufsrecht, d. h. er muss das zahlen, was andere bieten, und kann nur in deren Gebot eintreten. Die Tragweite dieser Entdeckung wird ohne weiteres einleuchten. Hat das Terrain des Berliner Bahnhofs etwa 120 Morgen und rechnet man den Morgen zu 100 000 Thlr. — was gewiss nicht zu hoch ist, da dabei die Quadratruthe nur zu 550—560 Thlr. veranschlagt ist — so repräsentirt schon das gedachte Terrain einen Werth von 12 000 000 Thlr. gleich 36 000 000 ℳ Das Bahnhofsterrain ist also ein überaus kostbares Besitzthum, welches wie eine Zunge zwischen den Bahnhöfen von Berlin-Anhalt- und Potsdam-Magdeburg hingestreckt liegt. Allein dieser Grundbesitz ist mehr werth, als der Preis, welchen die Staatsofferte für das ganze Unternehmen bietet.

Vermehrung der Deutschen Eisenbahntruppen.

Ueber die hohe Bedeutung, welche die Eisenbahnen für die Landesvertheidigung gewonnen haben, sind alle modernen Kulturstaaten einig. Die Militärstaaten sind daher auf das Eifrigste bemüht, die thunlichste Ausnutzung dieses wichtigen Hilfsmittels für eine rasche und energische Kriegführung in möglichst umfangreichem Masse vorzubereiten, wozu u. a. auch die Heranbildung eines Stammes geschulter Eisenbahntruppen gehört, welche nach Bedarf der mobilisirten Armeeabtheilung zur Hilfsleistung beigegeben werden sollen. Die Deutsche Armee besitzt bisher zu diesem Zwecke bekanntlich das aus 2 Bataillonen bestehende Eisenbahnregiment, welches in seinem jetzigen Umfange für die gegenwärtigen Verhältnisse seitens der Militärverwaltung jedoch als nicht mehr ausreichend erkannt worden ist. Wie wir den Vorlagen, welche dem am 25. d. Mts. wieder zusammengetretenen Deutschen Reichstage zur Berathung unterbreitet werden, entnehmen, wird daher eine Vermehrung der Eisenbahntruppen um 3 Bataillonsstäbe — 2 Preussische und 1 Bayerischen — und 9 Kompagnien — 6 Preussische, 1 Bayerische, 1 Sächsische und 1 Württembergische — beantragt.

Reichs-Eisenbahnen: Präsident der Generaldirektion.

Durch Allerhöchste Ordre vom 15. November d. J. ist genehmigt, dass der Vorsitzende der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen fortan die Amtsbezeichnung „Präsident der Generaldirektion", und die Mitglieder dieser Behörde, soweit dieselben nicht bereits zu Ober-Regierungsräthen ernannt worden sind, unter Belassung ihres von der Ernennung zum Eisenbahndirektor datirenden Dienstalters als Räthe vierter Klasse, fortan die Amtsbezeichnung „Regierungsrath" zu führen haben.

Bau neuer Bahnen in Elsass-Lothringen.

In der am 22. d. Mts. eröffneten Session der Bezirkstage für Elsass-Lothringen werden u. a. einige Eisenbahnfragen, welche sowohl die Erweiterung des Reichs-Eisenbahnnetzes als die Verlängerung einiger Strassenbahnlinien betreffen, erörtert werden. Wie die „Frkf. Ztg." sich hierzu äussert, hat es bis vor kurzem noch als ausgemacht gegolten, dass das Reich keine Gelder mehr zum Bau neuer Eisenbahnstrecken im Reichslande bewilligen, sondern höchstens den Bau und den Betrieb solcher Linien übernehmen werde, deren Herstellungskosten aus Landes-, Bezirks- und sonstigen Mitteln bestritten

werden. Von diesem Grundsatze scheint man neuerdings abgewichen zu sein. Die Regierung hat sich bereit erklärt, einen Zuschuss von 400 000 ℳ für den Bau der wirthschaftlich sehr empfehlenswerthen Linie Rothau-Saales in den Etat einzustellen. Ferner soll das Reich 1⅘ Millionen Mark auf die normalspurige Sekundärbahn von Hagendingen nach Grossmoyenose (Lothringen) verwenden; das Land, der Bezirk, die Gemeinden und verschiedene betheiligte Persönlichkeiten geben im ganzen 100 000 ℳ. Hingegen soll die Bahn von Saarburg nach Vallerysthal über Imlingen, Hessen bezw. Nitting und Alberschweiler, deren Anlagekosten auf 1 860 000 ℳ geschätzt werden, ohne Zuschuss des Reiches gebaut und dann von der Generaldirektion der Reichs-Eisenbahnen für Rechnung des Landes betrieben werden. Die Verwirklichung dieses Projektes steht indessen nicht sehr nahe bevor. Die Gemeinden und Privaten haben bis jetzt blos 141 000 ℳ, darunter die Glashütte Vallerysthal 100 000 ℳ gezeichnet. Den Rest von 1 719 000 ℳ haben das Land und der Bezirk Lothringen aufzubringen. Der Bezirk Lothringen ist indessen stark verschuldet, so dass der Bezirkspräsident vorläufig nur einen Betrag von 10 000 ℳ als erste Rate in den Berichtigungsetat zum Bezirks-Haushaltsetat für das Jahr 1886/87 aufzunehmen beantragt.

Preussen: Gestattung von Vorarbeiten für Eisenbahnen.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Weilburg oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Lahnbahn über Weilmünster nach Laubuseschbach beauftragt worden.

Der Holsteinischen Marschbahngesellschaft zu Glückstadt ist die Erlaubniss zur Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn von der Holsteinischen Marschbahn nach der westlichen Mündung des Nordostsee-Kanals ertheilt worden.

Preussische Staatsbahnen: Eröffnung der Bahnstrecken Krebsöge-Dahlerau (D.-B. Elberfeld), Ahrweiler-Altenahr (Köln linksrheinisch) und Gr.-Totschen-Trebnitz (D.-B. Breslau).

Am 1. d. Mts. wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Düsseldorf unterstellte Bahnstrecke Krebsöge-Dahlerau — Fortsetzung der Strecke Lennep-Krebsöge — mit den Stationen Dahlhausen a/d. Wupper, 2,4 km von Krebsöge, und Dahlerau, 3,9 km von Krebsöge, dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Für die neue Strecke haben die Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 Gültigkeit.

Am gleichen Tage wird die Fortsetzung der Strecke Remagen-Ahrweiler der Ahrthalbahn Ahrweiler-Altenahr mit den Stationen Walporzheim, Dernau, Mayschoss und Altenahr dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. In jeder Richtung werden täglich 3 Züge verkehren, die Personenbeförderung erfolgt nur in II. und III. Wagenklasse.

Ebenfalls am 1. d. Mts. wird die Strecke Gross-Totschen-Trebnitz i/Schl., Reststrecke der Linie Hundsfeld-Trebnitz i/Schl., mit dem Endbahnhof Trebnitz i/Schl. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Gleichzeitig erfolgt die Eröffnung sämmtlicher an der ganzen Strecke gelegenen Haltestellen Sacrau, Pawelwitz, Paschkerwitz und Gross-Totschen für den Verkehr von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, sowie — mit Ausnahme von Pawelwitz — auch für den Personen- und Reisegepäckverkehr.

Einnahmen der Preussischen Staatseisenbahnen im Monat Oktober und im ersten Halbjahr des Etatsjahres 1886/87.

Die Verkehrseinnahmen der Preussischen Staatseisenbahnen im Monat Oktober betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 15 180 881 ℳ, aus dem Güterverkehr 43 825 214 ℳ. Hierzu kamen aus sonstigen Quellen 2 729 926 ℳ, so dass für Oktober eine Gesammteinnahme von 61 736 021 ℳ vorliegt. Gegen den gleichen Monat des Vorjahres ergibt dies ein Mehr von 1 283 921 ℳ, welches mit 962 472 ℳ dem Personenverkehr und mit 554 269 ℳ dem Güterverkehr entstammt, während die sonstigen Quellen 199 783 ℳ weniger erbrachten. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis zum 31. Oktober beträgt die Gesammteinnahme 404 039 109 ℳ oder 7 007 098 ℳ mehr als in der entsprechenden Zeit des Vorjahres. Für das Kilometer stellt sich die Einnahme auf 18 846 ℳ oder 58 ℳ höher als in dem gleichen Zeitabschnitte des Vorjahres.

Generalkonferenz Deutscher Eisenbahnen und Landes-Eisenbahnrath.

Wie wir erfahren, findet am 16. Dezember die Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen in Berlin statt. Die Verhandlungen betreffen hauptsächlich Tarifangelegenheiten, Fortbildung der Expeditionsvorschriften und dergl. Der Landes-Eisenbahnrath wird am 10. Dezember cr. eine Plenarsitzung abhalten.

Zollamtliche Abfertigung von Waarensendungen über Swinemünde.

Das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt Stettin-Stralsund zu Stettin hat das Aeltestenkollegium der Kaufmannschaft daselbst ersucht, darauf hinzuwirken, dass die nach Swinemünde aufgegebenen und zur Weiterbeförderung mittelst Schiff bestimmten Sprit-, Zucker-, Tabak- u. s. w. Sendungen auf der Versandtstation zollamtlich abgefertigt werden, damit in Swinemünde nach der Entladung aus dem Eisenbahnwagen ohne Zeitverlust die Verladung in die Schiffe bewirkt werden kann.

Beschwerde der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft über Konkurrenzmassnahmen.

Der „Köln. Ztg." ist folgende Mittheilung zugegangen: Bekanntlich beabsichtigt die Königliche Eisenbahndirektion Köln, linksrheinisch, die Frachtantheile der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft im Verkehr ihrer Mitbewerbsstationen Rothe Erde und Stolberg herabzusetzen und will der Aachen-Jülicher Bahn im Verkehr von und nach Westen durchweg nur noch einen Autheil von 3 ℳ für 10 000 kg und im Verkehr von und nach Osten anstatt der bisher bezogenen halben Abfertigungsgebühr nur noch ⅓ derselben, höchstens aber 4 ℳ für 100 000 kg zutheilen. Ferner will die Staatsbahn bei der theilweise bereits bewirkten Neubildung der Kohlentarife aus Deutschland nach Belgien der Aachen-Jülicher Eisenbahn für ihre Kohlenstationen Morsbach und Höngen künftig anstatt der halben Abfertigungsgebühr nur noch ¼ derselben zukommen lassen. Die Aachen-Jülicher Eisenbahn hat gegen diese Massnahmen der Staatsbahnverwaltung Verwahrung eingelegt und sich mit ihren Beschwerden an den Herrn Minister gewandt. Der letztere hat jedoch die Beschwerde zurückgewiesen und das Verfahren der Königlichen Eisenbahndirektion linksrheinisch gebilligt.

Errichtung eines Central-Seefischmarktes in Hamburg.

Behufs Versorgung des Binnenlandes mit frischen Seefischen wird in Hamburg die Einrichtung eines Central-Fischmarktes geplant. Zu diesem Zwecke hat der dortige Senat auf den Antrag der Seefischer aus Finkenwärder genehmigt, denselben eine in der Vorstadt St. Pauli am Ufer der Elbe bereits vorhandene Markthalle vom 1. Januar ab zu überlassen, damit sofort mit dem Auktionsbetriebe vorgegangen werden könne. Der erbetene Platz liegt in unmittelbarer Nähe des durch einen Neubau frei werdenden städtischen Schlachthauses und man beabsichtigt letzteres in den Marktbetrieb mit hineinzuziehen und dasselbe zu einem Gebäude umzugestalten, in welchem die Inhaber von Fischversandtgeschäften den erforderlichen Raum zum Verpacken der zu versendenden Fische mit Eis in Kisten oder Körben angewiesen erhalten können. Die Strasse, welche für den neuen Fischmarkt mit Grossbetrieb erbeten wird, ist vor wenigen Jahren derartig breit gebaut, dass ein Bahngleis mit Leichtigkeit gelegt zu werden vermag, eine Einrichtung, die auch schon seiner Zeit bei der Verbreiterung der Strasse in Aussicht genommen sein soll.

Seilbahn Ems-Malberg.

Aus Ems wird der „Voss. Ztg." geschrieben, dass das in den betheiligten Kreisen vielfach erörterte Projekt einer Seilbahn von Ems auf den Malberg nunmehr verwirklicht werden wird, da den Unternehmern die nachgesuchte Konzession seitens der Königlichen Regierung in Wiesbaden ertheilt worden ist. Als Termin für die Fertigstellung ist der 1. Juni nächsten Jahres in Aussicht genommen.

Falls das geplante Unternehmen thatsächlich zur Ausführung gelangen sollte, so dürfte dasselbe, als — unseres Wissens — erstes seiner Art in Deutschland, ein nicht unwesentliches Interesse in Anspruch nehmen und vielleicht geeignet sein, auf die weitere Entwickelung unserer Verkehrseinrichtungen einen gewissen Einfluss auszuüben. Bekanntlich haben die, insbesondere in Amerika, bereits recht verbreiteten Seilbahnen für den lokalen Personenverkehr ganz zweifellose Vorzüge aufzuweisen, und wenn nach den bisherigen Erfahrungen auch noch manche Mängel zu beseitigen sein dürften, so ist es doch schwer verständlich, dass die Ausbeutung dieser technischen Errungenschaft in Deutschland so augenscheinlich vernachlässigt zu werden scheint. Es ist nicht erfreulich, dass man bei uns auch jetzt noch so häufig beflissen ist, erst durch das Ausland, so zu sagen, die Kastanien aus dem Feuer holen zu lassen, bevor man sich entschliesst, an neue Fragen heranzutreten. Bedächtigkeit innerhalb gewisser Grenzen ist ja gewiss lobenswerth und nothwendig, aber bisweilen ist ein flotter, intelligenter Unternehmungsgeist, welcher in höherem Masse auf den einer Sache zu Grunde liegenden gesunden Gedanken, als auf das zunächst mit Sicherheit herauszurechnende finanzielle Ergebniss blickt, besser.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Betriebsreglement. Der im August d. J. ausgegebene VI. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement ist nach einer Mittheilung der geschäftsführenden Direktion allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 5116 vom 24. v. Mts. an alle Deutschen Vereins-Verwaltungen, betreffend Abfertigung des mit dem Anspruche auf Steuervergütung ausgeführten Zuckers durch das Kaiserliche Nebenzollamt I zu Basel (abgesandt am 26. v. Mts.).

No. 5122 vom 25. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die von denselben gegenseitig zu leistende Vergütung für die Entnahme von Fettgas (abgesandt am 27. v. Mts.).

No. 5123 vom 24. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend einheitliche Bezeichnung der für Frauen-, für Nichtraucher- u. s. w. bestimmten Koupees (abgesandt am 26. v. Mts.).

No. 5125 vom 24. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Vereins-Wagenregulativ (abgesandt am 26. v. Mts.).

No. 5131 vom 24. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 26. v. Mts.).

No. 5134 vom 25. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Reorganisation der Königlich Bayerischen Verkehrs-Anstalten (abgesandt am 27. v. Mts.).

No. 5177 vom 24. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Schraubenkuppelung der Eisenbahnwagen (abgesandt am 27. v. Mts.).

No. 5191 vom 26. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den VI. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 27. v. Mts.).

Verstaatlichung Schweizerischer Eisenbahnen.

Die Frage der Verstaatlichung der Eisenbahnen, die in neuerer Zeit in der Schweiz wieder aufgetaucht ist, beschäftigt seit kurzem die öffentliche Meinung fast ausschliesslich. Jedesmal, wenn die gesetzlichen Körperschaften des Bundes auf Grund der von ihnen ertheilten Konzessionen das Recht zur Einlösung des Netzes einer Gesellschaft haben, stellt sich diese Frage ein. Bisher ist sie allerdings immer verneinend beantwortet worden, gegenwärtig erhält sie indessen dadurch besondere Wichtigkeit, dass sie ganz unvermuthet und mit Bezug auf ein Netz, gegen welches der Bund erst in zwanzig Jahren sein Einlösungsrecht ausüben kann, aufgeworfen worden ist. Es handelt sich nämlich um die Nordost- oder Gotthardbahn.

Bei Beginn der über den Bau der Gotthardbahn gepflogenen Verhandlungen war die Meinung allgemein verbreitet, dass diese wichtige internationale Linie die Schweiz von Schaffhausen nach Zürich durchschneiden würde. Die Nordostbahngesellschaft verpflichtete sich daher dem Kanton Zürich gegenüber zum Bau von verschiedenen Strecken behufs Herstellung einer Verbindung zwischen Schaffhausen und Zug. Nachdem infolge des Krieges von 1870 und der Vereinigung des Elsass mit Deutschland die ursprüngliche Richtung einer gänzlichen Aenderung und zwar derart unterworfen worden war, dass die Gotthardbahn über Basel, Olten und Luzern geführt wurde, hatte die Nordostbahngesellschaft kein Interesse mehr am Bau der versprochenen Linien. Um sich von der ausdrücklich übernommenen Verpflichtung frei zu machen, bot die Nordostbahn den Interessenten eine ziemlich bedeutende Entschädigung an. Das Eisenbahndepartement des Bundes, dem von den durch die neue Richtung geschädigten Kantonen zahlreiche Klagen und Forderungen auf Schadloshaltung zugegangen waren, hat nun die Gelegenheit für geeignet erachtet, der Gesellschaft die Abtretung ihres Netzes vorzuschlagen. Behufs Einleitung wirklicher Verhandlungen bedurfte das Eisenbahndepartement der Ermächtigung des Bundesrathes, welcher dieselbe unmittelbar nach seinem kürzlich erfolgten Zusammentritt ertheilte. Die Vorverhandlungen werden nunmehr beginnen, die Frage berührt indessen so gewichtige Interessen, dass noch eingehende Prüfungen erforderlich sind.

Die Presse in der Schweiz betrachtet allerdings die Verstaatlichung der Nordostbahn bereits als vollendete Thatsache und stellt die der Schweizerischen West-, sowie der Jura-Bern-Luzern-Bahn in baldige Aussicht;*) so schnell geht es nun allerdings doch nicht. Vorausgesetzt, dass die Verhandlungen zum Ziele führen, so bedarf es noch der Zustimmung der Bundeskammern und die Gegner der Verstaatlichung werden nichts unversucht lassen, um die Vorlage zu Fall zu bringen, sollten sie selbst eine Volksabstimmung herbeiführen. Indessen ist die Verstaatlichung auch dann noch nicht ohne Aussicht auf Verwirklichung, denn diese Frage, der die öffentliche Meinung einst schroff gegenüberstand, hat neuerdings gewaltige Fortschritte bei dieser gemacht.

*) Ein Leitartikel des „Bund" hebt hervor, dass die finanzielle Seite der Frage des Rückkaufs insofern günstig sei, als „alle grösseren Bahnen, mit einziger Ausnahme etwa der finanziell besser situirten Centralbahn und der wegen ihrer internationalen Beziehungen vorläufig ausser Frage stehenden Gotthardbahn, zu einem Preise an den Bund gebracht werden können, welcher das verwendete Baukapital lange nicht erreichen würde." Ferner sei der Bund gegenwärtig in der Lage, Geld zu $3^1/_4$, ja zu 3 pCt. zu beschaffen. Was die politische Seite betrifft, so wird betont, man dürfe im Interesse der Gesammtheit vor den nöthigen Opfern nicht zurückschrecken. Von anderer Seite wird betont, der Bundesrath hoffe, das Schweizerische Bahnnetz zu solchen Preisen erwerben zu können, dass er Verkehrserleichterungen zu bieten vermöge.

Aus der Schweiz.

Die Gotthardbahn und ihre Betriebsergebnisse in 1885.

Dem Geschäftsbericht für das Betriebsjahr 1885 entnehmen wir folgende Angaben über die finanziellen Verhältnisse des Gotthardunternehmens:

Anlagekosten. Das Kapital an Beihilfen der Subventionsstaaten blieb unverändert auf 119 000 000 Frcs. und der Aktienbetrag auf 34 000 000 Frcs. stehen, dagegen hat das Anleihekapital neuerdings durch Abänderung der 5 pCt. Anleihen in 4 pCt. Obligationen mehrfache Schwankungen erlitten. Am 31. Dezember 1885 betrugen die Anleihen der Gesellschaft 31 487 000 Frcs. in 5 pCt. und 59 045 000 Frcs. in 4 pCt. Anleihescheinen; hierzu das Gesellschafts-Aktienkapital, die fremden Beihilfen und die konsolidirte Anleihe, ergibt eine schwebende Gesellschaftsschuld von 243 532 000 Frcs. Davon waren bis Ende Dezember 1885 verwendet worden: für die Bahn und feste Bauwerke 206 619 170 Frcs., für Rollmaterial 9 633 970 Frcs., für Mobiliar etc. 1 198 873 Frcs., zusammen für die Anlage 217 447 013 Frcs. Hierzu sind noch 2 970 150 Frcs. Koursverlust bei den Aktien und 11 811 222 Frcs. desgl. bei den Obligationen zu rechnen, so dass das aufgewendete Kapital bis Ende 1885 232 228 286 Frcs. betrug. Dem steht gegenüber ein verfügbarer Werth von 11 303 714 Frcs., zu welchem der mit 718 278 Frcs. besonders gebildete Baufonds tritt, so dass noch 12 021 993 Frcs. als verfügbares Baukapital (204 391 Frcs. in Gebäuden, Vorräthen und Materialwerth) übrig bleiben.

Die Betriebsrechnung für das Jahr 1885 beziffert die Eisenbahn-Transporteinnahmen auf 10 174 405 Frcs. und die verschiedenen Einnahmen auf 357 475 Frcs., zusammen 10 531 880 Francs. Die Betriebskosten erreichten die Höhe von 5 471 658 Francs, der Betriebsüberschuss somit 5 060 221 Frcs. Hier sind hinzuzurechnen: verbliebener Aktivsaldo (nach Abzug der Verminderungen daran) 86 795 Frcs., Zinsen aus verfügbaren Kapitalien, einschliesslich der Zinsen des Reserve- und Erneuerungsfonds mit 156 625 Frcs., Verschiedenes mit 276 429 Frcs.; so dass der verbleibende Gesammtüberschuss auf 6 626 192 Frcs. festzusetzen war. Verwendet wurde dieser Betrag wie folgt: Provision (Nebenkosten bei Auszahlung von Schuldtiteln und Koupons) 16 223 Frcs., Anleihezinsen 3 814 572 Frcs., Kapitalabzahlung 130 000 Frcs. und Aktivverminderung 5 063 Frcs., Zahlungen für den Baufonds 163 061 Frcs., Zahlungen für einzelne besondere Fonds, einschliesslich der Zinsen für dieselben 823 820 Frcs., zusammen 4 957 741 Frcs., so dass noch 1 668 452 Frcs. zur Verfügung der Aktionäre verblieben.

Die während des Betriebsjahres 1885 vorgekommenen Unfälle bestanden in 8 Entgleisungen, davon 7 auf Stationen und 1 auf offener Strecke; hierbei wurden insgesammt 8 Personen getödtet bezw. verwundet, nämlich 6 todt (darunter 3 Beamte) und 2 verletzt (2 Beamte).

Das Beamtenpersonal war im Berichtsjahre stark: allgemeine Verwaltung 103, Bahnbewachung und Bahnerhaltung 643, Stations- und Expeditionsdienst 595, Fahrdienst 244, Werkstättendienst 206, zusammen 1 791 Beamte.

Das Rollmaterial der Gesellschaft bestand am Schluss von 1885 in 81 Lokomotiven mit je 3 Triebachsen, 195 Personenwagen mit 1 059 Plätzen I., 2 280 II. und 3 808 III. Klasse, zusammen 7 156 Plätzen, 37 Gepäckwagen mit 338 t Tragefähigkeit und 732 Güterwagen verschiedener Art mit einer gesammten Tragkraft von 8 305 t.

Bezüglich der Beförderung abreisender Personen stehen an erster Linie die Stationen Bellinzona mit 79 821, Lugano mit 76 264 und Chiasso mit 44 647 Passagieren; bezüglich des Güterversandes stehen am höchsten Chiasso, Brunnen und Pino transit. Auch bezüglich des Einnahme steht Chiasso gegenwärtig an erster Stelle, alsdann folgen Brunnen und Luzern.

Nachdem die Finanzverhältnisse des Unternehmens gestatten, in Ausdehnung des Unternehmens der Durchführung der beiden schon lange geplanten Linien Luzern-Küssnacht-Immensee und Zug-Walchwyl-Goldau näher zu treten, hat die Direktion die betreffenden Entwürfe nebst Finanzplan der

Schweizer Bundesregierung unterbreitet. Für erstere Linie sind zwei Entwürfe ausgearbeitet, der eine von Immensee nach der Ebene von Mengen und der jetzigen Station Luzern, auf 6 630 000 Frcs. veranschlagt, der andere, auf der Nordseite an der Stadt Luzern vorbeiführend und den Meggenwald mittels Tunnel durchsetzend, auf rund 9 000 000 Frcs. berechnet. Der letztere würde eine zweite direkte Linie nach Basel herstellen, welche um 1 km kürzer als die Konkurrenzlinie wäre und empfiehlt deshalb die Direktion diesen zweiten Entwurf als den geeigneteren. St.

Der Verkehr auf den Newyorker Hochbahnen.

In Ergänzung der über die Grösse des Verkehrs auf den Hochbahnen Newyorks auf Seite 946 dieser Zeitung mitgetheilten Angaben dürften die nachstehenden Einzelheiten über die gewaltige und stetige Steigerung desselben nicht unerwünscht sein:

Am 1. Oktober 1878 wurden die bis dahin verschiedenen Gesellschaften gehörigen Linien unter der neu gebildeten Manhattan Gesellschaft vereinigt. Am Ende des ersten Betriebsjahres dieser Gesellschaft (30. September 1879) betrug die Zahl der beförderten Fahrgäste rund 46 Millionen bei einer Gesammtlänge der Linien von 37 km. Im Jahre 1880 war die letztere auf 52 km und die Zahl der beförderten Fahrgäste auf 61 Millionen gestiegen. Für das am 30. September 1886 endende Betriebsjahr war bei unveränderter Weglänge diese Zahl auf 115 Millionen angewachsen, was einer durchschnittlichen täglichen Beförderung von 315 070 Personen entspricht. Die Bruttoeinnahmen beliefen sich in diesem Jahre auf 31 487 156 *M.*, und zwar 11 928 142 *M.* mehr als im Jahre 1880. Unter Voraussetzung einer in entsprechendem Verhältniss zunehmenden Steigerung würde nach Ablauf von 6 Jahren die tägliche Durchschnittsziffer die Höhe von 550 000 erreichen. Es ist jedoch anzunehmen, dass infolge der bereits mitgetheilten Herabsetzung der Fahrpreise auf den Einheitssatz von 20 ₰ für alle Newyorker Hochbahnen diese Steigerung in der nächsten Zeit eine viel raschere sein wird.

Unter diesen Umständen erscheint es gerechtfertigt, wenn in den betheiligten Kreisen die schon öfter erörterte Frage der Sicherheit des Unterbaues von neuem erwogen wird. Zu der fast beispiellosen Steigerung des Verkehrs hat gewiss nicht zum geringsten der gute Ruf der Bahn in Bezug auf die Regelmässigkeit und Sicherheit der Beförderung beigetragen, welcher insbesondere mit Rücksicht auf den beinahe wunderbaren Glücksumstand, dass bisher auf diesen Linien noch niemals ein ernster Unfall stattgefunden hat, berechtigt erscheint. Ein einziges derartiges, von schweren Folgen begleitetes Ereigniss würde indessen zweifellos das zur Zeit vorhandene Vertrauen des fahrenden Publikums schwer erschüttern und einen Theil desselben wiederum den Pferdebahnen oder anderen für diesen Zweck neu sich bildenden Beförderungsunternehmungen zuführen.

Die bezüglich der Sicherheit des Unternehmens geltend gemachten Bedenken gründen sich auf die im Verhältniss zur Steigerung des Verkehrs erforderlich gewordene Gewichtsvermehrung der Züge. Dieselben bestanden bei Eröffnung des Betriebes auf den Hochbahnen aus 3 Wagen, welche von 16 t schweren Lokomotiven befördert wurden, während sie sich jetzt aus 5 Wagen und einer 22 t wiegenden Maschine zusammensetzen. Der Generaldirektor der Hochbahnen, Col. Hain, sucht diese Bedenken in einer von ihm veröffentlichten Auseinandersetzung durch den Hinweis auf die sorgfältige Auswahl und Prüfung des verwendeten Materials, die technisch vollkommene Bauausführung und die peinlich sorgsame Beobachtung und Unterhaltung der Bauwerke zu zerstreuen. Für die tägliche Untersuchung und Ausbesserung der Bahnanlagen sind nach seinen Mittheilungen im ganzen gegen 450 geschulte Arbeiter im Dienst der Gesellschaft vorhanden. Als Grenze, bis zu welcher der Verkehr ohne Verstärkung des gegenwärtigen Unterbaues noch gefahrlos bewältigt werden kann, gibt Col. Hain eine Tagesbeförderung von 70 000 Personen an, eine Leistung, welche nach den vorhandenen Anzeichen im Laufe weniger Jahre bereits erreicht sein wird.

Amerikanische Korrespondenz.

Durchgangs- und Lokalfrachtsätze in Georgia.

Das Eisenbahnkommissariat des Staates Georgia hat an alle Bahnen desselben am 22. September ein Rundschreiben erlassen, enthaltend Einheitsfrachtsätze für Durchgangs- bezw. Lokalverkehr, sowie Bestimmungen bezüglich der Klassifikationen, mit der Aufforderung, sich über die Annahme dieser Sätze u. s. w. zu erklären.

Nach dem Gesetze, betreffend Einsetzung des Kommissariats, ist dieses berechtigt, solche gerechte und geeignete Regeln und Reglements festzusetzen, als nöthig erscheinen, um ungerechte Bevorzugungen beim Transport von Gütern und Personen innerhalb des Staates zu verhüten.

In Ausführung dieser Bestimmung beabsichtigt das Kommissariat die Einführung seiner Vorschläge, damit das bis jetzt bestehende ungehörige Verhältniss der Belastung des lokalen Verkehrs zu Gunsten des durchgehenden aufhöre.

Es wird hierdurch besonders beabsichtigt, der Industrie des Staates, die unter dem jetzt herrschenden Zustand zu leiden hat, zu Hilfe zu kommen.

Allgemeines im Personenverkehr.

In der am 26. September in Newyork abgehaltenen Jahresversammlung der National-Association der General-Passagier- und Billet-Vorstände wurde u. a. bezüglich nicht völlig ausgenutzter Billete beschlossen: „dass auf einfache oder Rundreisebillete, deren Käufer sie bis zu dem Bestimmungsorte zu benutzen ausser Stande sind, wenn sie innerhalb der Gültigkeitsdauer der Ausgangsbahn vorgelegt werden, von letzterer der Unterschied zwischen dem gezahlten Preise und dem gewöhnlichen Fahrpreise der durchfahrenen Strecke für Rechnung der betheiligten Bahnen erstattet werden soll."

Ferner wurde beschlossen, ein Normalmuster für Durchgangsbillete aufzustellen mit der Absicht, dasselbe nach und nach zur allgemeinen Annahme und Durchführung zu bringen. („Railr. Gaz.")

Sonntagszüge.

Mit Befriedigung kann man wahrnehmen, dass die Fracht- und Personenzüge an Sonntagen sich merkbar vermindern. Noch vor wenigen Jahren schien es, als ob sie mit dem beständigen Anwachsen des Verkehrs in gleichem Grade zunehmen würden. Das Ablassen von Sonntagszügen schien beim Eisenbahnbetriebe unerlässlich zu sein, und der religiöse und kirchenbesuchende Theil des Publikums begann zu fürchten, dass diese Praxis schliesslich, soweit es die Eisenbahnbeamten betrifft, die Arbeitswoche dauernd zu sieben statt zu sechs Tagen machen würde. Das Bestreben nach jener Richtung scheint indessen seine Grenze erreicht zu haben, nicht sowohl durch das Gefühl religiöser Verpflichtung, als einfach durch geschäftliche Erwägungen. Es gibt keine schwereren und ernsteren, gebieterisch gesunden Geist und Körper mehr erfordernde Pflichten, als die jedem Eisenbahnbetriebs- und speziell den Fahrbeamten obliegende.

Ob der Sonntag identisch ist mit dem biblischen Sabbath, ist eine Streitfrage, aber unfraglich ist er ein Tag begehrenswerther Ruhe von der Wochentagslast und als solcher fast von Jedermann geschätzt und gefeiert. Jeder Eisenbahnleiter weiss, dass bessere und grössere Leistungen von einem Beamten in 6 Tagen, denen ein Ruhetag vorangegangen, erwartet werden dürfen, als in einem Zeitraum von 7 Tagen ohne eine Ruhepause. Zu Ehren der Direktoren muss gesagt werden, dass sie kräftig bestrebt sind, das Uebel der Sonntagszüge zu unterdrücken, soweit diese nicht von der herrschenden öffentlichen Meinung gefordert werden. Die Direktoren sind in dieser Beziehung ebenso sehr Sklaven des Publikums, wie das Zupersonal in den Händen der Ersteren. Dem Zwecke der Sonntagsheiligung würde es unzweifelhaft mehr entsprechen, wenn alle Züge, ausschliesslich der die durchgehende Post befördernden, an Sonntagen ausfielen. Aber bei der ungeheuren Zunahme des Durchgangs- und Lokal-Personenverkehrs kann hiervon nicht die Rede sein; und was die Frachtzüge betrifft, so muss der Direktor, so thöricht er auch den Sonntagsdienst finden mag, auf seine Konkurrenten sowohl wie auf die Aktionäre Rücksicht nehmen.

Die öffentliche Meinung gegen das Ablassen von Sonntagszügen ist nicht von grosser Bedeutung. Die Praxis wird zwar von der Menge der kirchlich gesinnten Leute im allgemeinen verdammt, aber wenn von denselben Leuten das Nichtbenutzen solcher Züge verlangt wird, so zeigt sich, dass das „Boycotten" die Einnahmen kaum merkbar beeinflusst. In der That kann unter den ausgesprochenen Verehrern stenger Sonntagsheiligung nur selten jemand gefunden werden, der nicht in dringenden Geschäfts- oder Pflichtfällen bereitwillig einen Sonntagszug benutzt; in solchen Fällen wird dies stets als unvermeidliche Nothwendigkeit gerechtfertigt sein, nicht aber die Ablassung der Züge selbst. („National Car & Locom. Builder.")

Zerspringen eines Lokomotivkessels.

Der in Baltimore erscheinende „Sun" beschreibt den etwas ungewöhnlichen Fall des Zerspringens eines Lokomotivkessels während der vollen Fahrt des Zuges wie folgt:

Der St. Louis und Chicago Expresszug der Baltimore und Ohio Eisenbahn, welcher Philadelphia auf der neuen Bahnstrecke am 26. September um 5 Uhr Abends verliess und in Station Camden 8.22 hätte ankommen müssen, erlitt um 8 Uhr in der Nähe der Third street, Canton, Balt. Cy., einen durch

Zerspringen des Lokomotivkessels entstandenen Unfall, bei welchem 5 Personen (3 Bahnbeamte und 2 Reisende) verletzt wurden.

Der Zug bestand aus einem Gepäck-, einem Rauch-, einem gewöhnlichen Personen-, zwei Schlaf- und einem Speisewagen. Die Passagiere hatten eben das Abendbrod in dem Speisewagen genommen und waren auf ihre Plätze zurückgekehrt, als ein furchtbarer Knall gehört wurde und der Zug nach einer plötzlichen Erschütterung zu einem sofortigen Stillstand kam. Die Explosion ging nach rückwärts und die Erschütterung wurde verursacht durch den Druck der schweren Wagen am Ende des Zuges. Der Rauch- und der gewöhnliche Personenwagen, zwischen die sich nach rückwärts und vorwärts gehende Bewegung genommen, wurden ineinander geschoben. Die Passagiere wurden von ihren Sitzen geworfen und so heftig geschüttelt, dass mancher denken mochte, es sei wieder ein Erdbeben im Gange. Die Frauen kreischten und die Männer stürzten nach den Thüren. Doch wurden alle bald beruhigt durch die Versicherung der Beamten, dass die Gefahr vorüber sei. Nur wenige Personen erlitten geringe Beschädigungen.

Die Lokomotive war gänzlich in Stücke gerissen und ihr Untergestell lag auf dem anderen Gleise, dasselbe versperrend, Theile des Kessels waren auf weite Entfernung fortgeschleudert. Im Augenblick des Zerspringens flog ein Theil der brennenden Kohlen in einer Richtung und ein Wasserguss nach der andern; erstere gaben ein glänzendes Licht und beinahe die Erscheinung, wie bei einem Feuerwerk. Das Wasser stürzte auf die Wagendecken zurück und jagte ebenfalls manchem Reisenden Schreck ein.

Man nimmt an, dass die Explosion entweder aus Mangel an Wasser im Kessel oder Schadhaftigkeit des letzteren entstanden ist.

Präjudizien.

v. O. **Haftpflicht. Betrieb einer Eisenbahn. Einladen von Kohlen.** Aus den Entscheidungsgründen: Kläger hat am 7. November 1882 auf dem Bahnhofe zu W. bei dem Heben eines Kohlenkorbes eine seine Erwerbsfähigkeit vermindernde Körperverletzung erlitten, als er Abends nach Feierabend zwischen 7 und 8 Uhr damit beschäftigt war, von der Kohlenbühne Kohlen auf die von ihm als Heizer bediente, unter Dampf stehende Lokomotive, welche am nächsten Morgen um 4 Uhr zur Beförderung eines Zuges verwendet werden sollte, einzuladen und in den Tender zu schütten. — Der Berufungsrichter nimmt an, dass das Kohleneinladen in eine nach einigen Stunden zur Abfahrt bestimmte Maschine als eine Handlung der unmittelbaren Vorbereitung des Beförderungsgeschäftes anzusehen sei, indem er besonderes Gewicht darauf legt, dass der Zwischenraum zwischen dem Einladen und der Abfahrtszeit in die für die Arbeiter zum Schlafen bestimmte Nachtzeit fiel und dass deshalb die Vorbereitung zum Betriebe und der Betrieb selbst sich unmittelbar an einander geschlossen haben. Hiergegen wendet sich der erste Revisionsangriff mit der Ausführung, dass, selbst wenn das Beladen einige Stunden in Anspruch genommen haben sollte, immer noch eine ausreichende Schlafenszeit für die Arbeiter vorhanden gewesen wäre, die Berücksichtigung der Schlafenszeit aber auch an sich unstatthaft sei. Wäre nun auch die Richtigkeit dieser Ausführung ohne weiteres zuzugeben, so würde doch daraus zu Gunsten der Revision nichts folgen. Denn als eine die Beförderung auf der Bahn unmittelbar vorbereitende Handlung muss das Einladen der für die Heizung der Lokomotive bestimmten Kohlen angesehen werden, ohne Rücksicht darauf, ob die Beförderung mittelst einer Lokomotive sich zeitlich an das Einladen der Kohlen unmittelbar anschliesst oder nicht. Der Umstand also, dass ein Zwischenraum von mehreren Stunden, mögen dies Tages- oder Nachtstunden gewesen sein, zwischen dem Einladen und der Abfahrt der Lokomotive zu befördernden Zuges gelegen hat, kann nur für die Frage von Erheblichkeit sein, ob die zweite Voraussetzung für die Anwendung des § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes, nämlich der Zusammenhang des Einladens mit den eigenthümlichen Gefahren der Beförderung auf der Bahn, vorhanden war. — Diesen Zusammenhang hat der Berufungsrichter in thatsächlicher Würdigung des Sachverhältnisses ohne erkennbaren Rechtsirrthum aus den besonderen Umständen des vorliegenden Falles gefolgert. Er spricht ausdrücklich aus, dass Eile geboten war, nicht, weil die Arbeiter Feierabend machen wollten, sondern weil die Umstände — die Beschränktheit der Kohlenladungsstellen in der Zahl, das eine Gleise an der Ladungsbühne, die vielen passirenden Züge auf dem Bahnhofe W., der mangelhafte Krahn, die unter Dampf stehenden Maschinen, die nach einigen Stunden bevorstehende Abfahrtszeit — den eifrigen Arbeiter darauf führen mussten, dass er lieber seiner Gesundheit die höchste Anstrengung zuzumuthen, als die erforderliche Beschleunigung der Arbeit zu unterlassen habe. — Dass diese Feststellungen unter Verletzung des Gesetzes getroffen seien (§ 516 Art. 3 Civ.-Pr.-Ordn.) lässt sich nicht annehmen. Zwar rügt die Revision, dass auf die vielen passirenden Züge kein Gewicht habe gelegt werden dürfen, weil dieselben, wie dem Kläger bekannt gewesen, das Gleise an der Ladungsbühne nicht passirt hätten. Allein ein Passiren dieses Gleises hat auch der Berufungsrichter nicht im Sinne gehabt, vielmehr hat derselbe nur zum Ausdruck bringen wollen, dass der Kläger zur eiligen Verrichtung des Einladens auch deshalb genöthigt gewesen sei, weil die Rückfahrt der vom Kläger bedienten Maschine wegen der vielen den Bahnhof W. passirenden Züge beschleunigt habe erfolgen müssen. — Aus den festgestellten Umständen aber durfte der Berufungsrichter unbedenklich folgern, dass die Handlung des Einladens mit den dem Eisenbahnbetriebe eigenthümlichen Gefahren verknüpft war. Dabei fällt namentlich ins Gewicht, dass die Maschine, auf welche der Kläger Kohlen einlud, unter Dampf stand und dass hinter dieser Maschine 4—5 ebenfalls unter Dampf stehende Maschinen auf Ladung warteten, dass andererseits der Unfall mit der Bahnanlage selbst, namentlich mit der durch die Beschaffenheit der Kohlenladungsstelle und der Kohlenbühne bedingten Art des Einladens, wesentlich zusammenhing. — Danach lässt sich die Annahme der Vorinstanz, dass der vom Kläger erlittene Unfall bei dem Betriebe der Eisenbahn, welcher zur Zeit des Einladens der Kohlen eine Unterbrechung nicht erlitten hätte und infolge des Eisenbahnbetriebes eingetreten ist, rechtlich nicht beanstanden. — Wesentlich anders lag die Sache bei dem von der Revision angezogenen reichsgerichtlichen Urtheil vom 16. Oktober 1885 indem dort vom Berufungsgerichte ausdrücklich festgestellt war, dass ein Grund zur Eile oder Aufregung nicht vorgelegen, dass vielmehr sowohl die vorgesehene Zeit wie die aufgebotenen Arbeitskräfte vollkommen genügt haben, um die Arbeit (das Auswechseln abgängig gewordener Schienen) mit Ruhe und ohne Uebereilung ausführen zu können." (Erk. des VI. Senats des Reichsgerichts vom 24. Juni 1886; Seuffert, Blätter f. Rechtsanwendung. Bd. LI S. 516 ff.)

Litteratur.

Kalender für Eisenbahn-Verwaltungs- und Betriebsbeamte im Deutschen Reich von H. Kosub, Geh. exped. Sekretär und Kalkulator a. D. Jahrgang 1887, Berlin, Verlag von Rudolf Waldern.

Der Herr Verfasser ist bemüht gewesen, aus der Fülle des vorhandenen Stoffes das für den Handgebrauch Nothwendigste und Zweckmässigste in thunlichst gedrängter Form zusammenzustellen, und der Besitzer des Kalenders wird in demselben eine Menge schätzenswerther Angaben finden. In dem, an sich gewiss nicht tadelnswerthen Eifer, von dem Neuen das Neueste zu liefern, ist dem Verfasser jedoch ein bedauerlicher Schnitzer passirt. Auf den Seiten 232 bis 234 sind nämlich unter der Ueberschrift „Abänderung der §§ 185 und 186 der technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" Vorschriften über die Zahl der zu bedienenden Bremsen und über die Vertheilung derselben abgedruckt, welche allerdings in der diesjährigen Generalversammlung des Vereins zu Stuttgart angenommen (vergl. No. 71 S. 775 d. Ztg.), bei der demnächst statutenmässig erfolgten schriftlichen Abstimmung aber verworfen worden sind (vergl. No. 92 S. 977 d. Ztg.).

Eine dem Kalender beigefügte besondere Beilage enthält ein umfangreiches Verzeichniss von Adressen der Eisenbahnbehörden und einzelner Eisenbahn-Beamtengattungen. K—e.

Miszellen.

Tunnel unter dem St. Clairflusse.

In Nordamerika ist die Genehmigung zur Erbauung eines Eisenbahntunnels unter dem St. Clairflusse bei Port-Huron ertheilt worden.

Zwei Gesellschaften, deren jede eine Kapital von einer Millionen Dollars besitzt, haben sich zu diesem Zweck in Michigan und Canada gebildet.

Die Mitglieder sind grösstentheils Aktienbesitzer der Chicago- und Grandtrunk-Eisenbahngesellschaft. Die Genehmigung gestattet die Vereinigung beider Gesellschaften, welche am 9. November erfolgt ist. Es sind sorgfältige Vermessungen, Untersuchungen und Bohrungen vorgenommen und nach dem Urtheil zuverlässiger Techniker soll die Erbauung des Tunnels mit $1^1/_2$ Millionen Dollars möglich sein. Der Ausbruch hat in gemischtem Felsen, Kies und Thon zu erfolgen und man hofft nach den Voruntersuchungen hier nicht auf den Triebsand zu treffen, welcher zum Aufgeben des Tunnels bei Detroit vor mehreren Jahren zwang. Die Arbeiten an den Versuchsstollen sollen sofort in Angriff genommen werden. Der Tunnel kreuzt den Fluss dicht bei Port Huron und verbindet in grader Linie die jetzigen Endbahnhöfe der Amerikanischen und Canadischen Bahnen auf beiden Ufern. Die Länge des Tunnels beträgt etwa 1 600 m, wovon 33 m am Amerikanischen Ufer und 540 m am Canadischen unter dem Lande und der Rest unter Wasser zu liegen kommt. Das Bauwerk soll mit Ziegel und Steinen ausgemauert werden. Die Ziegelmauern sind 0,75 m stark projektirt und der Tunnel für ein Geleise vorgesehen. R. B.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 94 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 1. Dezember 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Eröffnungen.

Am 1. Dezember d. J. wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Düsseldorf unterstellte Bahnstrecke **Krebsöge - Dahlerau** mit den Stationen Dahlhausen a/d. Wupper und Dahlerau für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet.

An demselben Tage wird die Station Herbede auch für den Privatdepeschenverkehr eröffnet.

Für die neue Bahnstrecke Krebsöge-Dahlerau haben die Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878, des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands sowie der Lokaltarife für den Eisenbahn - Direktionsbezirk Elberfeld Gültigkeit.

Die Berechnung der Frachten für Güter, Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere im Verkehr mit den Stationen Dahlhausen a/d. Wupper und Dahlerau erfolgt im Lokalverkehr nach Massgabe der Entfernungen, welche in dem Lokal-Gütertarif vom 1. Januar 1887, beziehungsweise im Rheinischen Nachbarverkehr nach Massgabe der Entfernungen, welche in dem am 1. Januar 1887 in Kraft tretenden Tarif für diesen Verkehr enthalten sind. Ebenso treten die Frachtsätze des vom 1. Januar 1887 ab gültigen Ausnahmetarifs B für die Beförderung von Steinkohlen für den hiesigen Direktionsbezirk beziehungsweise für den Rheinischen Nachbarverkehr für die Stationen Dahlhausen a/d. Wupper und Dahlerau schon am 1. Dezember d. J. in Kraft.

Die Personenfahrpreise und Gepäcktaxen im Verkehr mit den Stationen Dahlhausen a/d. Wupper und Dahlerau enthält der am 1. Dezember d. J. in Kraft tretende Nachtrag 34 zu dem Lokal-Personengeldtarife vom 1. Mai 1878 für den hiesigen Bezirk. Ausserdem enthält dieser Nachtrag noch Tarifsätze für den Verkehr der Station Breckerfeld mit sämmtlichen Stationen des hiesigen Bezirks.

Elberfeld, den 24. November 1886. (2464)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehrseröffnung auf der Strecke Hundsfeld-Trebnitz i/Schl. Am 1. Dezember d. J. wird der an der Neubaustrecke Hundsfeld-Trebnitz i/Schl. gelegene Bahnhof Trebnitz i/Schl. sowie die seit dem 1. November d. J. bereits für den Wagenladungsgüter - Verkehr eingerichtete Haltestelle Paschkerwitz für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet.

Die in dem am 1. November d. J. ausgegebenen Nachtrage VI zum diesseitigen Lokalgütertarif bezw. in dem Nachtrag IV des zugehörigen Anhanges, sowie in dem am 1. Oktober d. J. zur Einführung gelangten neuen Lokalsteinkohlentarife für die genannten Verkehrsstellen enthaltenen Tarifsätze treten daher am 1. Dezember d. J. in vollem Umfange in Kraft.

Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auch der Bahnhof Trebnitz i/Schl. zur Zeit nicht geeignet.

Am gleichen Tage erfolgt die Eröffnung sämmtlicher an der Strecke Hundsfeld-Trebnitz i/Schl. gelegenen Verkehrsstellen und zwar der Haltestellen Sacrau, Pawelwitz, Paschkerwitz, Zedlitz und Gross-Totschen sowie des Bahnhofes Trebnitz i/Schl. für den Verkehr von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren sowie mit Ausnahme von Pawelwitz auch für den Personen- und Reisegepäck- etc. Verkehr.

Die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren von und nach sämmtlichen vorgenannten Verkehrsstellen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Lokaltarifs für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere vom 1. April 1885 unter Zugrundelegung der im Nachtrage VI zum Lokalgütertarif enthaltenen Entfernungen, welche zugleich auch für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren massgebend sind.

Für den Personenverkehr kommen zunächst nur Billets der II., III. und IV. Wagenklasse zur Ausgabe. Die Personenbeförderung auf der Neubaustrecke erfolgt zu dem nachstehenden Fahrplan mit der Massgabe, dass die betreffenden Züge über Hundsfeld hinaus bis Breslau Oderthorbahnhof weiter geführt bezw. von da abgelassen werden.

461. Gemischte Züge 2.—4. Klasse	463.	465.	Entfern. in Kilom.		Stationen und Haltestellen.		462. Gemischte Züge 2.—4. Klasse	464.	466.
7^{15}	1^{55}	7^{25}	0,0	Abf.	Breslau Oderthbhf.	Ank.	6^{53}	1^{39}	6^{36}
7^{32}	2^{12}	7^{42}	6,8	Ank.	Hundsfeld	Abf.	6^{36}	1^{22}	6^{19}
7^{42}	2^{22}	7^{50}		Abf.	Hundsfeld	Ank.	6^{30}	1^{16}	6^{13}
7^{48}	2^{28}	7^{56}	8,0	↓	Sacrau	↑	6^{25}	1^{11}	6^{08}
8^{08}	2^{48}	8^{16}	14,3	↓	Paschkerwitz	↑	6^{05}	12^{51}	5^{48}
8^{18}	†2^{58}	†8^{26}	17,2	↓	Zedlitz	↑	5^{56}	†12^{42}	†5^{39}
8^{35}	3^{15}	8^{43}	22,5	↓	Gross-Totschen	↑	5^{41}	12^{27}	5^{24}
8^{49}	3^{29}	8^{57}	26,5	Ank.	Trebnitz	Abf.	5^{27}	12^{13}	5^{10}

Breslau, den 23. November 1886. (2465)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

Deutsch - Italienischer Verkehr. Die Linie Genua - Ventimiglia ist zwischen den Stationen Ceriale und Alassio unterbrochen. Personen und Hunde, sowie Gepäckstücke bis 100 kg und Eilgutkolli bis zu 50 kg werden gegen besondere Gebühren überführt, im Uebrigen bleibt der Verkehr von und nach den Stationen der Strecke Albenga bis Ventimiglia bis auf Weiteres (voraussichtlich bis zum 5. Dezember) geschlossen.

Strassburg, den 23. November 1886. (2466)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

3. Güterverkehr.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Im Verkehre von Stationen der K. Württemb. Staatseisenbahnen, der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, der Main-Neckarbahn und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen nach der Station Pilsen wird ab 1. Dezember d. J. für gebrauchte, leere Bierfässer, welche in zum Biertransporte besonders eingerichteten, nach Pilsen zurückgehenden Wagen verladen sind, die Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 1 000 kg pro Wagen, zu den Sätzen des Spezialtarifs III berechnet, wenn sich nicht für das wirkliche Gewicht zu den Sätzen des Spezialtarifs A 2 eine billigere Fracht ergibt.

Auf solche Sendungen finden die Bestimmungen für Wagenladungen Anwendung.

München, den 22. November 1886. (2467)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. wird zum Süddeutschen Verbandsgütertarif mit Oesterreich - Ungarn Theil II. das Tarifheft No. 14 ausgegeben, welches direkte Frachtsätze zwischen Stationen der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen einerseits und Stationen der Ungarischen Verbandsbahnen andererseits enthält.

Mit Rücksicht auf die Schwankungen der Oesterr. Valuta sind dem Tarife zwei Kürzungstabellen beigegeben, von welchen bis auf Weiteres die Tabelle II zur Anwendung kommt.

Das Tarifheft kann um den Preis von 0,50 *M.* bezw. 25 kr. Oe. W. von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Mit der Einführung dieses Tarifheftes wird das Tarifheft No. 11 vom 1. November 1879 nebst den dazu erschienenen Nachträgen, sowie das provisorische Tarifheft No. 14 vom 1. Oktober d. J. aufgehoben. Soweit jedoch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis Ende Januar 1887 in Geltung.

München, den 21. November 1886. (2468)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Die Stationen Saarn und Vohwinkel werden mit dem 1. Dezember d. J. in den im **Bergisch - Märkisch - Belgischen Verkehr** bestehenden Ausnahmetarif für die Beförderung von Borke (Gerberlohe) in Wagenladungen von 5 000 kg aufgenommen. — Mit demselben Tage erfolgt die Aufnahme der Station Mettmann in den im Rheinisch - Köln - Minden - Belgischen Verkehr bestehenden gleichartigen Ausnahmetarif.

Elberfeld, den 23. November 1886. (2469)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. wird die Station Breckerfeld in die Staatsbahn-Gütertarife **Elberfeld-Hannover, Altona, Magdeburg, Frankfurt a/M., Berlin, Bromberg, Breslau,** die Gütertarife für den Verkehr mit Stationen der **Oldenburgischen Staatsbahn,** den **Rheinisch-Niederdeutschen Verbandsverkehr** sowie den Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Ems-Hafenstationen einbezogen.

Bis zur Herausgabe von Tarifnachträgen sind der Frachtberechnung, soweit in den Tarifen Kilometerzeiger enthalten sind, die um 2 km erhöhten Entfernungen der Station Dahl, im übrigen die Ausnahme- beziehungsweise Stationstarifsätze der Station Rummenohl zu Grunde zu legen.

Elberfeld, den 24. November 1886. (2470)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 6. Dezember d. J. gelangt zu dem vom 15. April 1885 ab gültigen **Ausnahmetarife für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen** der Nachtrag IV zur Einführung. Derselbe enthält ausser Ergänzungen beziehungsweise Berichtigungen anderweite, bedeutend ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Petroleum, ferner Ausnahmesätze für die neu einbezogene Station Breckerfeld des Direktionsbezirks Elberfeld, sowie solche für die Beförderung von Blei und Zink von den Stationen Düsseldorf und Eller der Direktionsbezirke Elberfeld beziehungsweise Köln (rechtsrheinisch).

Der Nachtrag ist durch die Güterexpeditionen zum Preise von 15 ₰ zu beziehen.

Elberfeld, den 27. November 1886. (2471)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlen-Verkehr nach Frankreich. Am 1. Dezember d. J. erscheint zum Saarkohlentarife No. 21 der 3. Nachtrag, welcher Schnittfrachtsätze ab den Französischen Uebergangspunkten nach den an den neuen Bahnstrecken der Französischen Ostbahn Bétheniville-Challerange, Troyes-Brienne-le-Château und Jussey-Darnieulles belegenen Stationen, sowie verschiedene Aenderungen bisheriger Französischer Schnittfrachten enthält.

Köln, den 27. November 1886. (2472)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach den Stationen Gross-Totschen, Paschkerwitz, Pawelwitz, Sacrau und Zedlitz der Strecke Hundsfeld-Trebnitz des Direktionsbezirks Breslau kommen vom 1. Dezember d. J. ab und nach Station Trebnitz der gleichen Strecke vom Tage der Betriebseröffnung ab direkte Frachtsätze zur Einführung. Die Höhe derselben kann von den betheiligten Güterexpeditionen und dem Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, erfahren werden.

Berlin, den 25. November 1886. (2473)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ab 1. Dezember cr. tritt Nachtrag XI zum Staatsbahntarif **Frankfurt a/M.-Magdeburg** in Kraft. Derselbe enthält neben einigen bereits im Verfügungswege eingeführten Ergänzungen Entfernungen für die neu einbezogene Station Drohndorf-Mehringen des **Direktionsbezirks Magdeburg.** Die betheiligten Expeditionen ertheilen nähere Auskunft. (2474)

Frankfurt a/M., den 29. November 1886.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu den vom 1. Oktober l. J. ab gültigen Gütertarifen Basel Bad. Bahn loco und transit-Mittel- und West-schweiz kommt mit Wirkung vom 15. Dezember l. J. je der I. Nachtrag — Frachtsätze für die Station Pont enthaltend — zur Einführung. (2475)

Karlsruhe, den 27. November 1886.
Generaldirektion.

Berlin-Thüringisch-Bayerischer Verband. Der am 1. Dezember d. J. zur Einführung kommende Nachtrag VII zum Verbands-Gütertarife enthält, neben Ergänzungen und Aenderungen der Tarifvorschriften, sowie der ordentlichen und Ausnahmetarife, neue Frachtsätze für die Verkehrsstellen Bischleben, Frankleben, Gehlberg, Göschwitz, Lützkendorf, Mücheln und Wetterzeube. Hiervon treten die Sätze für Bischleben, Frankleben, Lützkendorf und Mücheln erst mit dem Tage der Betriebseröffnung dieser Verkehrsstellen in Kraft.

Der Nachtrag ist bei den Verbands-Güterexpeditionen zu haben.

Erfurt, den 27. November 1886. (2476)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Güterverkehr Bromberg-Erfurt. Am 1. Dezember d. J. tritt Nachtrag II zum Tarif für obengenannten Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält:

Aenderungen und Ergänzungen zu den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und zu den Ausnahmetarifen, sowie zum Kilometerzeiger, nämlich neue Entfernungen für die Stationen bezw. Haltestellen der neueröffneten Strecken Praust-Carthaus, Simonsdorf Tiegenhof, Jablonowo-Strasburg i. Westpr., sowie für Gehlberg, Jamielnik, Osche, Radis und Wrotzlawken, ferner für Veilsdorf mit Berlin Ostbahnhof und Lichtenberg-Friedrichsfelde, sowie für die demnächst zu eröffnenden Stationen bezw. Haltestellen Bischleben, Frankleben, Lützkendorf und Mücheln, — endlich Berichtigungen.

Durch diesen Nachtrag treten neben vielfachen Frachtermässigungen auch einzelne Frachterhöhungen — letztere jedoch erst vom 15. Januar 1887 an — ein. Exemplare des Nachtrags sind bei den Abfertigungsstellen zum Preise von 0,30 ℳ käuflich zu haben.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen sowie die unterzeichnete Verwaltung.

Erfurt, den 27. November 1886. (2477)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Im **Badisch-Württembergischen Güterverkehre** tritt mit Wirkung vom 1. k. Mts. ab hinsichtlich der Tarifirung von leeren gebrauchten Bierfässern, welche in Bierspezialwagen zurückgehen, eine besondere Bestimmung in Kraft, welche bei unseren Dienststellen zu erfragen ist.

Karlsruhe, den 26. November 1886. (2478)
Generaldirektion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die Frachtsätze der Schnitttabelle B der vom 1. Oktober 1885 ab gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks ab Mannheim und Ludwigshafen nach Stationen der Mittel- und West-schweiz werden mit sofortiger Wirkung theilweise ermässigt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen Mannheim und Ludwigshafen.

Karlsruhe, den 25. November 1886. (2479)
Namens des Verbands:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Betreffend den Lokal-Gütertarif. Zum diesseitigen Lokal-Gütertarif vom 1. April 1886 ist der vom 1. Dezember 1886 ab gültige Nachtrag 5 herausgegeben, welcher anderweite Bestimmungen bezüglich der Ueberführungsgebühren auf den Stationen Bremen und Frankfurt a/M., sowie verschiedene Ergänzungen und Berichtigungen enthält. Exemplare des Nachtrags sind in den Güterexpeditionen zu haben.

Hannover, den 20. November 1886. (2480)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Bayerischer Donau-Umschlagsverkehr. Unter obiger Bezeichnung ist am 20. November d. J. ein neuer Tarif in Kraft getreten, welcher Frachtsätze für den Verkehr zwischen Sächsischen Stationen und Passau sowie Regensburg-Donaulände für Sendungen nach Rumänien, Serbien, Bulgarien und weiter, sowie von und nach Oesterreich-Ungarn enthält. Der bisher gültig gewesene Tarif vom 1. Juli 1884 wird aufgehoben, mit der Massgabe, dass die in demselben enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr von Rumänien, Serbien, Bulgarien nach Sachsen noch bis Ende des Jahres 1886 in Gültigkeit bleiben. Abdrücke des neuen Tarifs sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen.

Dresden, den 26. November 1886. (2481)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Güterverkehr Frankfurt a/M.-Berlin. Mit dem 1. Dezember cr. tritt der Nachtrag III, enthaltend Berichtigungen, Entfernungen für verschiedene neu aufgenommene Stationen des Direktionsbezirks Berlin und für einige Stationsverbindungen abgeänderte Entfernungen sowie ferner Sätze für die Ausnahmetarife 2, 5 und 7 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen. (2482)

Frankfurt a/M., den 23. November 1886.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Heft 6 (Hessisch-Badischer Verkehr) des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren tritt am 1. Dezember d. J. der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Entfernungen und Frachtsätze für die Hessische Station Oppenheim und weitere Frachtsätze für die Badische Station Mannheim.

Exemplare des Nachtrags können durch Vermittelung der Verbandstationen und bei diesseitigem Tarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 25. November 1886. (2483)
Namens des Verbands:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrich-bahn. Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag I zum Tarifheft IV, enthaltend Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Mombach der Hessischen Ludwigsbahn in Kraft, welcher an die Besitzer des genannten Heftes unentgeltlich abgegeben wird.

Köln, den 24. November 1886. (2484)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Breslau. Am 1. Dezember d. J. tritt zum Staatsbahn-Gütertarife Altona-Breslau ein Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, direkte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die in den Verkehr neu einbezogenen Stationen und Haltestellen der Strecken Trachenberg-Herrnstadt und Hundsfeld-Trebnitz, sowie für die Haltestelle Gorzütz des E. D. B. Breslau und für die Station Lanz des E. D. B. Altona, anderweite Entfernungen für die Stationen Camenz und Glatz des E. D. B. Breslau, sowie Tarifberichtigungen.

Druckexemplare des Nachtrags sind bei den betreffenden Stationskassen zum Preise von 0,15 *M.* pro Stück bezw. für Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 21. November 1886. (2485)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Am 1. Dezember d. J. erscheint Nachtrag V zum Gütertarif. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und zu den Ausnahmetarifen, neue Tarifkilometer für die Haltestellen Clasdorf, Gehlberg, Radis, Saaten-Neuendorf und Veilsdorf, sowie für die demnächst zur Eröffnung kommenden Abfertigungsstellen der Neubaustrecke Merseburg-Mücheln (Frankleben, Lützkendorf, Mücheln) und Bischleben, abgeänderte Tarifkilometer für verschiedene Stationsverbindungen und Berichtigungen.

Durch letztere werden theilweise Frachterhöhungen herbeigeführt, dieselben treten indess erst am 15. Januar 1887 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von 0,40 *M.* das Stück zu haben sind.

Erfurt, den 27. November 1886. (2486)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im **Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Berlin** tritt mit sofortiger Gültigkeit für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke getrocknete (auch getrocknete Schlammstärke), und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesyrup, Traubenzucker (Glykose) und Traubenzuckersyrup, zur Ausfuhr seewärts bestimmt, der Ausnahmetarifsatz mit 0,52 *M.* pro 100 kg im Verkehr von Filehne nach Stettin bei Beförderung in Wagenladungen von 10 000 kg in Kraft.

Bromberg, den 27. November 1886.
Königliche Eisenbahndirektion. (2487)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft. Aus Anlass der bevorstehenden Eröffnung der Strecke Petronell-Deutsch-Altenburg der Lokalbahn Bruck a/L.-Hainburg ist der Nachtrag V zu Heft II der Tarife für den Personen- und Gepäckstransport, der Nachtrag XXIV zu Theil II Heft 3 u. der Nachtrag XVII zu Theil II Heft 4 unserer Lokal-Gütertarife erschienen.

Exemplare dieser Nachträge erliegen in den gesellschaftlichen Stationen u. können bei der Verkehrsdirektion in Wien I. Pestalozzigasse 8, bezogen werden. (2488 RM)

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Februar 1887 kommen infolge der Annahme der Preussischen Schnellzug-Einheitssätze für alle Züge seitens der Saal-Eisenbahn im Verkehr zwischen Stationen der Saalbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits anderweite Fahrpreise zur Einführung, wodurch gegenüber den bisherigen Taxen für Personenzug- und Retourbillets zumeist Erhöhungen eintreten.

Nähere Auskunft ertheilt schon jetzt das Tarifbüreau der Saal-Eisenbahngesellschaft in Jena.

Erfurt, den 27. November 1886. (2489)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Zum Lokal-Personentarife der vormaligen Altona-Kieler Eisenbahn vom 1. Januar 1877 tritt am 10. Dezember d. Js. ein Nachtrag XXXI in Kraft, durch welchen neue Tarifsätze für den Verkehr mit Bokelholm, Gremsmühlen und Raisdorf zur Einführung kommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Billetexpeditionen.

Altona, den 26. November 1886. (2490)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Submissionen.

Umbau des Bahnhofs Bremen. Zum Bau zweier Unterführungen in der neuen Anschlussstrecke der Hamburger Bahn sollen öffentlich verdungen werden:

Loos I: Ramm- und Zimmerarbeiten einschliesslich Lieferung von Holz und Kleineisenzeug,
Loos II: Maurerarbeiten einschliesslich Lieferung von 10 cbm Werkstein,
Loos III: Lieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbauten,
Loos IV: Lieferung von Hintermauerungs- und Verblendziegeln.

Termin:
Sonnabend, den 11. Dezember l. J., Vormittags 10 Uhr,
im Baubüreau für den Bahnhofsumbau, woselbst Zeichnungen und Bedingungen zu Loos I bis III für je 1,50 *M.*, Bedingungen zu Loos IV für 0,5 *M.* zu haben sind.

Bremen, den 26. November 1886. (2491)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 28 000 Unterlagsplatten aus Flussstahl soll vergeben werden. Angebote, in welchen die verlangte Lieferfrist anzugeben ist, sind, mit bezüglicher Aufschrift versehen, bis zum 11. Dezember d. Js. hier einzureichen. Die Bedingungen nebst Zeichnungen können gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 24. November 1886. (2492)
Grossherzogliche Direktion.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 100 Stück Schraubenkuppelungen soll vergeben werden. Bedingungen sind gegen Frankoeinsendung von 20 ₰ durch unsere Kanzlei zu beziehen, Angebote bis zum 8. Dezember d. Js. mit gleicher Aufschrift versehen, dahier einzureichen.

Giessen, den 24. November 1886. (2493)
Grossherzogliche Direktion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Verdingung der Lieferung von:

a) 2 Tenderlokomotiven,
b) 6 Personenwagen I./II. Klasse,
c) 6 desgl. II./III. Klasse in zwei Loosen,
d) 24 Personenwagen III. Klasse in drei Loosen,
e) 6 Personenzug-Gepäckwagen,
f) 36 Plateauwagen mit und ohne Bremse in zwei Loosen,
g) 15 bedeckte Güterwagen mit Endperrons,
h) 40 offene Normal-Güterwagen mit und ohne Bremsen in zwei Loosen,
i) 40 Koakswagen mit und ohne Bremse in zwei Loosen,
k) 400 Satz Wagenachsen mit Rädern in acht Loosen,
l) 692 Wagentragfedern in zwei Loosen.

Termin zur Eröffnung der versiegelt und mit entsprechender Aufschrift portofrei einzureichenden Angebote am 11. Dezember 1886, Vormittags 11 Uhr (für Lokomotiven), 11½ Uhr (für Wagen), 12 Uhr (für Achsen und Federn) im maschinentechnischen Büreau zu Erfurt, Neuegasse No. 29/33.

Zeichnungen und Bedingungen etc. können daselbst eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2 ℳ. 40 ₰ für Lokomotiven, von 11 ℳ. 30 ₰ für Wagen, von 1 ℳ. 10 ₰ für Achsen und von 1 ℳ. für Tragfedern vom Büreauvorsteher Boye ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 27. November 1886. (2494)

Maschinentechnisches Büreau.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW, Beuthstrasse 8.

No. 95. Zeitung des Vereins 1886.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 4. Dezember 1886.

Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen.

Unter den vielfachen Pflichten, welche den Eisenbahnverwaltungen mit Rücksicht auf ihre Stellung in dem Verkehrsleben naturgemäss zufallen, ist die thunlichste Verhütung einer Einschleppung oder Uebertragung ansteckender Viehseuchen eine ganz besonders verantwortungsvolle. Die Wichtigkeit dieser Frage ist in denjenigen Ländern, in welchen sich ein durch die Eisenbahnen vermittelter Viehverkehr entwickelt hat, frühzeitig erkannt, und man hat es sich angelegen sein lassen, dieselbe dem Bedürfnisse entsprechend durch sorgfältig durchdachte und strenge Vorschriften auf gesetzlichem oder auf dem Verordnungswege zu regeln. Ein übersichtliches Bild über die in dieser Hinsicht für nothwendig erachteten Anordnungen gewährt u. a. die von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen herausgegebene interessante Zusammenstellung der innerhalb des Gebietes desselben bestehenden gesetzlichen u. s. w. Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen und der hierzu erlassenen Ausführungsbestimmungen. Diese bereits im Jahre 1880 veröffentlichte Zusammenstellung, welche sich auf Deutschland (im Einzelnen auf Baden, Bayern, Elsass-Lothringen, Hessen, Oldenburg, Preussen, Sachsen und Württemberg), auf Oesterreich-Ungarn, Rumänien, die Niederlande, Belgien, Luxemburg und Russland erstreckt, ist im Laufe dieses Jahres durch einen Nachtrag ergänzt, welcher für Deutschland auf Grund eines Erlasses des Reichskanzlers vom 20. Juni d. J.*) wesentliche Abänderungen der bisher gültigen Vorschriften enthält:

*) Vergl. „Centralblatt für das Deutsche Reich" von 1886, S. 200 ff., sowie „Eisenbahn-Verordnungsblatt" von 1886, S. 467 ff.

Die Grundlage der behufs Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen für Deutschland bestehenden Bestimmungen bildet das bekannte Reichsgesetz vom 25. Februar 1876, welches in sechs knapp gefassten Paragraphen die in dieser Hinsicht den Eisenbahnverwaltungen bezw. den in Frage kommenden einzelnen Beamten obliegenden Pflichten und die bei etwaiger Vernachlässigung der letzteren zu gewärtigenden beträchtlichen Strafen zum Ausdruck bringt und gleichzeitig die erforderlichen näheren Vorschriften nach Massgabe der von dem Bundesrathe aufzustellenden Normen den einzelnen Landesregierungen überlässt. Die demgemäss durch den Bundesrath herausgegebenen, nunmehr durch den erwähnten Erlass des Reichskanzlers vom 20. Juni d. J. aufgehobenen Ausführungsbestimmungen*) datiren vom 6. Mai 1876. Es soll selbstverständlich nicht unsere Absicht sein, an dieser Stelle auf die sämmtlichen Aenderungen einzugehen, welche die letztgenannten Vorschriften des Bundesrathes erfahren haben, und zu welchem Behufe eine wörtliche Gegenüberstellung der sich entsprechenden Abschnitte erforderlich sein würde. Eine Hervorhebung und Beleuchtung der wichtigsten Einzelheiten dürfte jedoch vielleicht nicht unerwünscht erscheinen.

Insbesondere interessirt hierbei die Art der Reinigung und der Desinfektion der Wagen, welche zur Beförderung von Vieh gedient haben und demgemäss nicht eher wieder anderweitig benutzt werden dürfen, bevor den bezüglichen gesetzlichen Vorschriften im vollen Umfange genügt worden ist. Hinsichtlich der Reinigung der Wagen, welche der eigentlichen Desinfektion derselben stets vorauszugehen hat, schrieben die früheren Ausführungsbestimmungen

*) Vergl. „Centralblatt für das Deutsche Reich" von 1876, S. 251 ff.

„die Beseitigung des Strohes, Düngers u. s. w. und eine gründliche Reinigung der Fussböden, Decken und Wände durch Wasser (bei Frost durch heisses Wasser) vermittelst stumpfer Besen"

vor. Dagegen heisst es nunmehr:

„Der eigentlichen Desinfektion der Wagen muss stets die Beseitigung der Streumaterialien, des Düngers, der Reste von Anbindesträngen u. s. w., sowie eine gründliche Reinigung des Wagens durch heisses Wasser vorangehen. Wo letzteres nicht in genügender Menge zu beschaffen ist, darf auch unter Druck ausströmendes kaltes Wasser verwendet werden; jedoch muss zuvor zum Zweck der Aufweichung der anhaftenden Unreinigkeiten eine Abspülung mittelst heissen Wassers erfolgen. Die Reinigung ist nur dann als eine ausreichende anzusehen, wenn durch sie alle von dem stattgehabten Viehtransport herrührenden Verunreinigungen vollständig beseitigt sind."

Durch die neuen Vorschriften ist also, abgesehen von der erwünschten allgemeineren Fassung der Worte „eine gründliche Reinigung des Wagens durch heisses Wasser" anstatt „eine gründliche Reinigung der Fussböden, Decken und Wände durch Wasser (bei Frost durch heisses Wasser) vermittelst stumpfer Besen", eine wesentliche Verschärfung in der Handhabung des Reinigungsgeschäftes der Wagen bezweckt und es darf vielleicht erwartet werden, dass auch die Nachbarstaaten durch diese von dem Bundesrathe für nothwendig erachtete vermehrte Vorsicht veranlasst werden, die an die Eisenbahnverwaltungen gestellten bezüglichen Forderungen zu verschärfen. Letztere entsprechen, wie übrigens beiläufig bemerkt werden mag, beispielsweise in Oesterreich im wesentlichen den früheren Deutschen Vorschriften, während in allgemeinerer Fassung für Ungarn die Anwendung „stumpfer Besen und Wasser", für die Niederlande und für Belgien überhaupt nur eine sorgfältige Reinigung (Ausfegen und Abkratzen) der Wagen angeordnet ist.

Die eigentliche Desinfektion der Wagen konnte früher erfolgen:

„a) durch heisse Wasserdämpfe (von mindestens 100 Grad Celsius) oder
b) durch heisses Wasser (von mindestens 70 Grad Celsius) und heisse alkalische Lauge (500 g Soda oder Pottasche auf 100 kg Wasser) oder
c) durch Ausspülen und Ausspritzen mit Wasser (bei Frost mit heissem Wasser) und sorgfältiges Auspinseln mit Chlorkalklösung oder anderen, von der Landesregierung für zulässig erachteten Desinfektionsmitteln."

Anscheinend haben diese verschiedenen Methoden sich jedoch nicht in der wünschenswerthen Weise bewährt, wobei allerdings bemerkt werden muss, dass gerade hinsichtlich eines zweckmässigen, sowohl den wissenschaftlichen, als auch den praktischen Anforderungen genügenden Desinfektionsverfahrens die Meinungen der Sachkenner auch gegenwärtig noch sehr auseinander gehen. Nach den jetzigen Ausführungsbestimmungen muss die Desinfektion bewirkt werden:

„a) unter gewöhnlichen Verhältnissen durch Waschen der Fussböden, Decken und Wände mit einer auf mindestens 50 Grad Celsius erhitzten Sodalauge, zu deren Herstellung wenigstens 2 kg Soda auf 100 l Wasser verwendet sind;
b) in Fällen einer wirklichen Infektion des Wagens durch Rinderpest, Milzbrand oder Maul- und Klauenseuche, oder des dringenden Verdachtes einer solchen Infektion durch sorgfältiges Bepinseln der Fussböden, Decken und Wände mit 5 pCt. Karbolsäure-Lösung. Die letztere ist durch Mischen mit 1 Theil der im Handel als 100 pCt. Karbolsäure oder Acidum carbolicum depuratum bezeichneten Karbolsäure mit 18 Theilen Wasser unter häufigem Umrühren herzustellen."

Es darf angenommen werden, dass die vorstehend unter a und b angegebenen Desinfektionsmethoden, über deren wissenschaftlichen Werth wir uns selbstverständlich des Urtheils enthalten müssen, für die vorliegenden Verhältnisse und nach den erzielten Erfahrungen als die geeignetsten erkannt worden sind. Ihrer praktischen Durchführung dürfte jedenfalls nichts im Wege stehen, wobei noch zu bemerken ist, dass es sich empfiehlt, nach ausgeführter Desinfektion des Wagens alle Oeffnungen desselben aufzumachen, damit durch den Zutritt der Luft das Innere schnell austrocknen und jeder animalische Geruch vollständig beseitigt werden kann.

Des Vergleiches wegen erwähnen wir noch, dass die Desinfektion bewirkt wird:

A. in Oesterreich:

1. durch heisse Wasserdämpfe, die unter einer Spannung von mindestens 2 Atmosphären auf alle Theile im Innenraume des Wagens geleitet werden, oder
2. durch heisses Wasser von mindestens 70 Grad Celsius, dem ein halbes Prozent kalcinirter Soda oder Pottasche zugesetzt ist, womit alle Theile des Wagens bis zum vollständigen Verschwinden des thierischen Geruches zu waschen sind, oder
3. durch Ausspritzen mit (bei Frost heissem) Wasser und nachheriges Auspinseln des Fussbodens und aller Seitentheile mit einer wässerigen Lösung, die 2 pCt. Karbolsäure und 5 pCt. Eisenvitriol oder statt letzterem 3 pCt. Chlorzink enthält.

B. in Ungarn:

durch Abbrühen der Wagen mit heissem Wasser und Dampf und durch Abreiben derselben mit aufgelöster Karbolsäure (25 Dekagramm auf den Wagen).

C. in den Niederlanden:

durch Abwaschen der Wagen mit warmem Wasser, in welchem Soda aufgelöst ist, und durch demnächstiges Besprengen derselben mit einer Mischung von 1 Theil roher Karbolsäure und 20 Theilen Wasser.

D. in Belgien:

durch Besprengung aller Theile des Wagens entweder unter Zuleitung von Wasserdämpfen oder vermittelst „solcher chemischen Lösungen, welche die Eigenschaft haben, den Keim der Seuche fortzuschaffen oder zu zerstören."

Für gepolsterte Wagen, deren Einrichtung die Anwendung von Wasser nicht gestattet, ist, wie auch früher, allgemein eine ausreichende Reinigung, ausserdem nunmehr aber noch vorgeschrieben, dass die Polsterung entfernbar sein muss, und dass dieselbe, falls eine wirkliche Infektion des Wagens durch eine übertragbare Seuche stattgefunden hat oder der dringende Verdacht einer solchen Infektion vorliegt, verbrannt wird. Ausländische Wagen, deren Polsterung nicht entfernbar ist, dürfen im Inlande nicht wieder beladen werden. In Oesterreich müssen solche Wagen, deren Einrichtung eine Behandlung mit Wasser nicht zulässt, nach gründlichem Abwaschen des Fussbodens und der Decke mit alkalischer Lauge, einer Ausräucherung unterzogen werden. Letztere erfolgt entweder durch Chlorkalk, welcher auf Holz- oder Thontassen ausgebreitet wird, oder durch Entwickelung von Chlor aus einer Mischung von 1 Theil Chlorkalk und 2 Theilen gewöhnlicher Salzsäure, oder von 5 Theilen Kochsalz, 2 Theilen gepulvertem Braunstein und 4 Theilen Wasser, welcher 4 Theile konzentrirtes Vitriolöl zugesetzt werden.

Wenn nicht eine wirkliche Infektion des Wagens oder der dringende Verdacht einer solchen vorliegt, gilt in Deutschland die nunmehr vorgeschriebene Reinigung „als ausreichende Desinfektion in denjenigen Fällen, in welchen im Eisenbahnwagen nur einzelne Stücke Kleinvieh in Kisten oder Käfigen befördert worden sind, sofern zur Zeit des Gebrauchs die betreffenden Kisten mit wasserdichten Fussböden, festen Wänden und aus Latten mit den für die Athmung der Thiere nothwendigen Zwischenräumen hergestellten Deckeln, die Käfige mit wasserdichten Fussböden und von unten bis mindestens zur ganzen Höhe der Thiere mit festen Wänden versehen waren und eine Verunreinigung des Wagens durch Streumaterialien, Futter, Dünger, Exkremente u. s. w. nicht wahrnehmbar ist." Die Aufnahme dieser, auch in ähnlicher Fassung früher nicht vorhandenen, Vorschrift in die Ausführungsbestimmungen gestattet somit eine wesentliche Erleichterung für die Benutzung von Wagen, in welchen Einzelvieh befördert ist. Zu gleichem Zwecke braucht auch die Reinigung und Desinfektion der für einzelne Viehsendungen benutzten Gepäckwagen oder Hundekoupees nicht mehr auf jeder Zwischenstation, auf welcher einzelne Viehstücke entladen werden, sondern erst auf derjenigen inländischen Station, auf welcher der betreffende Wagen zur vollständigen Entleerung und Ausrangirung gelangt stattzufinden.

Hinsichtlich der Rampen war in den früheren Bestimmungen im allgemeinen nur eine stete Säuberung von Streumaterialien, Dünger u. s. w., eine Desinfektion jedoch nur dann vorgeschrieben, wenn eine bestimmte Gefahr der Verbreitung von Seuchen vorlag. Nach den neuen Festsetzungen werden die beweglichen und die festen Rampen verschieden behandelt. Die ersteren müssen, sofern sie zur Viehverladung benutzt sind, täglich mindestens einmal vorschriftsmässig gereinigt und desinfizirt werden; für die letzteren genügt die bisherige Säuberung, ausser welcher jedoch Rampen mit undurchlassendem Boden, sowie feste hölzerne Rampen, falls dieselben zur Viehverladung benutzt sind, täglich mindestens einmal mit Wasser gespült werden müssen.

Für die Preussischen Bahnen ist seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten unter dem 19. November d. J. eine Ausführungsverordnung*) zu den nunmehr gültigen Ausführungsbestimmungen des Bundesrathes erlassen, welche den letzteren angepasst ist und dieselben in Einzelnheiten ergänzt. Ob auch die übrigen betheiligten Deutschen Landesregierungen bereits eine entsprechende Aenderung bezw. Berichtigung ihrer einschlägigen Vorschriften angeordnet haben, ist uns bisher noch nicht bekannt geworden. K—e.

Die Pferdeeisenbahnen Berlins.

In grösseren Städten zeigt sich immer mehr das Bestreben, behufs möglichster Zeitersparniss die Verkehrsverbindungen sowohl der einzelnen Stadttheile unter sich als auch mit angrenzenden Gemeinden recht zahlreich, regelmässig und vollkommen zu gestalten. In bedeutendem Masse tritt dies bei der Reichshauptstadt Berlin hervor. Sieht man einerseits von der die Stadt von Westen nach Osten durchziehenden Stadtbahn ab, an welche sich eine Ringbahn um das Weichbild Berlins anschliesst, und andererseits von der sich immer mehr entwickelnden Ausdehnung der Omnibuslinien, so fällt die Hauptrolle für den regelmässigen Personenverkehr den Pferdeeisenbahnen zu. Inwiefern diese Linien ganz oder theilweise noch einer anderen Betriebskraft zugängig gemacht werden können als der durch kostspieliges Pferdematerial, ist eine Frage, welche die Fortschritte der Technik sowie die Anforderungen des Betriebes und der allgemeinen Verkehrssicherheit mit der Zeit befriedigend lösen werden.

Indem wir nachstehend eine Uebersicht über die wichtigsten Verhältnisse der Berliner Bahnen nach den Geschäftsberichten für das Betriebsjahr 1885 geben, wollen wir die Bemerkung vorausschicken, dass im allgemeinen die Betriebsergebnisse der Pferdebahnen in Grossstädten darum bedeutenden Schwankungen unterliegen können, weil sie in hohem Masse von anscheinend untergeordneten Zufällen (wie Witterung, Entstehen und Eingehen bedeutender Vergnügungsorte, Eröffnung von Ausstellungen u. dergl.) abhängig sind, dass jedoch bei dem mächtigen Aufschwung der Entwickelung Berlins sich diese Verhältnisse bald auszugleichen pflegen.

Am Schlusse des Betriebsjahres 1885		I Grosse Berliner Pferdeeisenbahn		II Neue Berliner Pferdeeisenbahn		III Berliner Pferdeeisenbahn	
		1885	1884	1885	1884	1885	1884
		[1]		[2]		[3]	
Baulänge des Bahnnetzes	km	172,78	168,38	24,32	24,32	rund 25	23,2
Personenbeförderung	Zahl	77 350 000	70 800 000	6 154 950	5 329 175	3 788 875	3 913 532
Einnahme daraus	ℳ	9 391 775	8 710 986	778 874	673 129	561 309	631 873
Wagenbestand	Stück	612	546	83	73	72	?
Pferdebestand	„	3 111	2 697	248	222	285	257
Buchpreis für ein Pferd	ℳ	469	477	570	619	512	526
Bahnhöfe	Zahl	15	14	2	2	2	2
Befahrene Kilometer	„	14 798 694	13 465 335	1 502 347	1 502 847	1 548 712	1 522 699
Personal	„	2 160	1 982	318	?	?	?
Für 1 m Bahngleise beförderte Personen	„	448	422	888	698	151	156
„ 1 „ „ Einnahme	ℳ	54,35	51,94	102,10	88,24	22,45	25,27
Die beförderte Person zahlte	₰	12,14	12,30	11,49	12,64	33,77	14,35
Tagesdurchschnitt: beförderte Personen	Zahl	211 918	193 443	16 863	14 600	10 380	?
„ Einnahme	ℳ	25 731	23 801	2 134	1 844	1 538	1 731
„ Pferdetage	Zahl	2 971	2 683	245	207	273	268
„ Fahrten	„	7 959	7 199	842	841	858	841
„ Wagenkilometer	„	40 544	36 791	4 116	4 117	4 243	4 160
„ Pferdekilometer	„	70 212	64 013	6 439	5 591	6 769	6 692
Gesammteinnahme	ℳ	9 468 974	8 779 316	790 531	685 166	579 819	650 025
Gesammtausgabe	„	4 949 195	4 580 876	461 420	420 101	536 964	547 044
„ in Prozenten der Einnahme		52,26	52,18	58,36	61,31	92,68	84,15
Ueberschuss	ℳ	4 519 779	4 198 440	329 111	265 065	42 855	102 981
Aktienkapital	„	17 100 000	17 100 000	1 500 000	200 000	2 016 000	2 016 000
Obligationen (zu 4 pCt.)	„	9 759 900	6 000 000	1 840 000	1 880 000	—	—
Hypothekenschuld	„	766 500	641 500	330 000	600 000	?	?
Abgaben an die Stadt Berlin u. s. w. und Pflasterrente	„	736 127	651 596	69 547	65 292	27 601	34 397
Vertheilte Dividende (Prozent des Kapitals)		11	10,5	—	—	1¾	?
Reingewinn	ℳ	2 214 645	—	4 721	—	45 610	—
vertheilt auf: Dividende	„	1 881 000	—	0	—	35 280	—
Tantièmen	„	221 047	—	4 000	—	8 143	—
Reservefonds	„	110 524	—	236	—	2 143	—
Vortrag auf 1886	„	2 047	—	485	—	44	—
Bilanz der Betriebs-Krankenkasse	„	68 735	—	6 905	—	?	—
„ „ „ -Unterstützungskasse	„	2 015	—	884	—	?	—

*) Vergl. „Eisenbahn-Verordnungsblatt“ von 1886, S. 470 ff.

1) Davon liegen ausserhalb des städtischen Weichbildes 23,42 km; mitberechnet sind hierbei 8,54 km Gleise von der Grossen internationalen Pferdeeisenbahn-Gesellschaft erbaut, welche von der Grossen Pferdeeisenbahn-Gesellschaft in Betrieb übernommen, und 2,23 km, welche von der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin angepachtet; von ersteren liegen 2,31 km ausserhalb des städtischen Weichbildes. Ferner waren ab 6. Juni die für Rechnung der Gemeinde Rixdorf gebauten 2,52 km in Betrieb genommen, welche für Beförderung von 243 034 Personen 24 297 ℳ einbrachten; im Jahresbericht werden diese Zahlen allein aufgeführt.

2) Die Bahnlinien der neuen Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft liegen im östlichen Theil der Stadt und dehnen sich über deren Weichbild nach Weissensee und Lichtenberg hin aus (Linie Rathhaus-Weissensee, Spittelmarkt-Lichtenberg, Molkenmarkt - Landsberger Allee - Viehhof und Spittelmarkt-Frankfurter Thor-Viehhof).

3) Die Linien der Berliner Pferdeeisenbahn im Westen der Stadt vermitteln den Verkehr Berlins mit Charlottenburg und dem Zoologischen Garten (Kupfergraben-Brandenburger Thor-Charlottenburg-Westend-Spandauerberg mit Verbindung zum Zoologischen Garten und Lützowplatz-Charlottenburg).

An Betriebsunfällen sind erwähnt: Zu I. 915 Zusammenstösse, davon 41 mit eigenen Wagen; gemeldet wurden 547 Unfälle, wobei 553 Personen (einschliesslich 162 weibliche), nämlich 480 Fahrgäste und 73 dritte Personen betroffen wurden. 422 geschahen bei dem Abspringen, 98 durch Aufsteigen im Fahren, 131 durch verschiedene Zufälle; in 494 Fällen lag eigenes Verschulden vor. 2 Fälle endigten mit dem Tode, 21 mit erheblicher, 163 mit leichterer, 367 ohne jegliche Verletzung. Unfälle von Bediensteten kamen 56 im Aussendienst, 54 auf den Bahnhöfen, 17 in Werkstätten bezw. beim Bau vor; 2 endigten mit Tod.

Zu III. kamen vor: 33 Zusammenstösse mit fremden und 2 zwischen eigenen Wagen, 2 Unfälle von Fahrgästen und 4 von dritten Personen. Davon hatte ein Unfall die schwere Verletzung (und späteren Tod) eines Fahrgastes zur Folge. St.

Die Sekundärbahnen des Königreichs Sachsen.

(Schluss aus No. 94 S. 994 fg.)

IX. Die finanziellen Ergebnisse.

Der wirthschaftliche Erfolg der Eisenbahnen hängt, wie derjenige aller andern Unternehmungen, bekanntlich ab von der Zusammenwirkung der Erträgnisse und der Bedürfnisse ihres Betriebs.

Der Umfang dieses Erfolgs, welchem als Betriebsgewinn die Verzinsung des Anlagekapitals obliegt, wird beeinflusst durch die günstigere oder ungünstigere Einwirkung der beiden genannten Faktoren auf das Endergebniss.

Nicht bei allen Linien des Sächsischen Bahnnetzes wird ein Ueberschuss erzeugt, es giebt darunter auch Bahnen, selbst aus früheren Bauperioden, deren Einnahmen die Kosten ihres Betriebs nicht decken; abgesehen von der Zahl derjenigen Linien, die ihr Anlagekapital nur schwach verzinsen. Die Entwickelungsgeschichte der Sächsischen Staatseisenbahnen im allgemeinen zeigt, dass namentlich die in den neueren Jahren erbauten Hauptbahnen ihrer Mehrzahl nach zu den vorgenannten gehören. Zur Hebung des Handels und der Industrie sowie im Interesse möglichster Gleichstellung aller Landestheile betreffs der Produktionsfähigkeit sind Eisenbahnen auch in solchen Gegenden erbaut worden, in welchen ein rentabler Verkehr zunächst nicht vorauszusetzen war.

Durch die Vereinfachung des Betriebs auf den Sekundärbahnen und durch die Beschränkung aller Ausgaben auf das zulässig geringste Mass suchte man zunächst überhaupt einen Ueberschuss zu erlangen und denselben durch ein günstiges Zusammenwirken der massgebenden Faktoren möglichst vortheilhaft zu gestalten. Infolge dessen ist es auch gelungen, bei allen bisher in Betrieb gesetzten Sekundärbahnen, je nach der verschiedenen Ertragsfähigkeit derselben, ein grösseres oder kleineres Plus über die Betriebskosten zu erlangen.

Die normalspurige Pirna-Berggiesshübler Sekundärbahn liefert einen sehr hohen Ueberschuss, er betrug im vergangenen Jahre 67,18 pCt. der Gesammteinnahme und verzinste das Anlagekapital mit 10,13 pCt. Dagegen verzinste der schwache Verkehr auf der zweiten normalspurigen Sekundärbahn Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg deren Anlagekapital nur gering (1,17 pCt.). Dieser Unterschied ist allerdings zum Theil auch darauf zurückzuführen, dass das Anlagekapital der Johanngeorgenstadt-Schwarzenberger Linie sich pro Kilometer mehr als noch einmal so hoch stellt, als dasjenige der Pirna-Berggiesshübler Linie (näheres hierüber siehe Abschnitt III).

Zieht man dagegen weiter die Gesammtheit der s c h m a l s p u r i g e n Bahnen für sich in Betracht, so ergiebt sich, dass der Ueberschuss derselben im Mittel deren Anlagekapital, wenn auch nicht in derselben Höhe, wie es beim Gesammtnetz der Sächsischen Staatsbahnen der Fall ist (im Jahre 1884 4,57 pCt.), so doch immer nicht schlecht verzinst, insbesondere, wenn man gewisse Voraussetzungen in Berücksichtigung zieht, die weiter unten erwähnt werden.

Im Jahre 1884 betrug bei den normalspurigen Bahnen zusammen der zur Verzinsung des Anlagekapitals erzielte Werth 40,77 pCt. der Bruttoeinnahme, bei den schmalspurigen Bahnen dagegen 36,24 pCt. Den hiernach verbleibenden Theil von 59,23 bezw. 63,76 pCt. nahmen die Betriebskosten in Anspruch.

Die gegen Ende des Jahres 1884 eröffneten vier schmalspurigen Bahnen haben zur Zeit einen noch schwachen Verkehr. In dem obengenannten Ergebniss für das Jahr 1884 (von 36,24 pCt.) kam ihr Einfluss — da dieselben durchgehends erst in den letzten Monaten des genannten Jahres dem Betrieb übergeben wurden — nur auf einen verhältnissmässig kleinen Jahrestheil zur Geltung. Wäre ihre volle Jahreswirkung auch bei dem Ergebniss des Jahres 1884 mit berücksichtigt worden, so würde sich dieses nach den jetzt vorliegenden Berechnungen für das Jahr 1885 auf 27,3 pCt. abmindern, denn die Betriebskosten würden in diesem Falle 72,7 pCt. der Bruttoeinnahme — für alle sechs schmalspurigen Linien zusammengenommen — ergeben. Dies ist ein Rentabilitätsergebniss, wie es beispielsweise im Jahre 1884 bei der älteren Flöha-Annaberger Linie mit einem mittleren Verkehr bestand.

Wie schon im Abschnitt I hervorgehoben ist, entspringen die Verkehrseinnahmen der schmalspurigen Sekundärbahnen in ihrer Gesammtheit zur Zeit fast zu gleichen Theilen aus dem Personen- und Güterverkehr. Das spezielle Verhältniss beider Verkehre zu einander ist abhängig von den verschiedenen Verkehrsbedürfnissen und daher zeitlich und örtlich wechselnd.

Neue Bahnlinien finden in der Regel, wenn sie nicht lediglich zur Abfuhr von vornherein bestimmter, an gewissen Orten vorhandener Massengüter dienen, wie dies z. B. bei den Kohlenbahnen in der Regel der Fall ist, zunächst einen verhältnissmässig schwachen Güterverkehr vor, so dass öfters die Personenverkehrseinnahmen — selbst bei nur gewöhnlicher Frequenz — die Einnahmen aus dem Güterverkehr übersteigen, oder doch wenigstens diesen Einnahmen sehr nahe kommen. Dies ist zwar an sich kein günstiges Verhältniss, aber eine ganz natürliche Erscheinung, denn während der Personenverkehr in der Hauptsache sofort von der neuen Bahn angezogen wird, müssen sich die gewerblichen Unternehmungen an der neu entstandenen Bahnlinie erst nach und nach auf die Benutzung der Bahn und die hiermit in der Regel verbundene Produktionssteigerung einrichten. Hieraus ist es zu erklären, dass der Frachtenverkehr in der Mehrzahl der Fälle erst einige Jahre nach der Eröffnung der Bahn zunimmt.

Die Ertragsfähigkeit der Bahnen in abstracto hängt vorwiegend von zwei Hauptfaktoren ab, erstens von dem vorhandenen Verkehrsbedürfniss und zweitens von den Tarifen.

Beide stehen insofern mit einander in ursächlichem Zusammenhange, als niedrige Tarifsätze unter normalen Verhältnissen eine vermehrte Frequenz erzeugen; die öftere Wiederkehr des Transportbedürfnisses wird hierdurch gefördert. Dies wird beispielsweise bestätigt durch die Personen-Verkehrsbewegung der neueren Zeit, welche durch die mannigfachen Begünstigungen, die namentlich innerhalb des letzten Jahrzehnts dieser Verkehrsbranche zu Theil geworden sind, ganz ausserordentlich an Umfang gewonnen hat. Vor wenig Jahren berechneten sich auf jeden Kopf der Bevölkerung Sachsens alljährlich durchschnittlich 6 Eisenbahnfahrten. Im Jahre 1884 ist dieser Durchschnitt auf 7 Fahrten oder um 17 pCt. gestiegen.

In höherem Masse noch tritt diese belebende Wirkung beim Güterverkehr hervor, zumal hier nicht nur jede Erleichterung und Verbesserung des Verkehrswesens, sondern auch jeder Fortschritt auf dem Gebiet der Produktion selbst vortheilhaft auf den Güterumlauf wirkt.

In folgendem sind die finanziellen Ergebnisse der im Jahre 1884 voll im Betrieb gewesenen zwei normal- und zwei schmalspurigen Sekundärbahnen im Vergleich mit den wichtigsten Durchschnittsergebnissen des Gesammtbahnnetzes rechnungsmässig dargestellt:

Einnahme, Ausgabe, Ueberschuss, Rentabilität im Betriebsjahre 1884.

	Pirna-Berggiesshübel 14,92 km	Johanngeorgenst.-Schwarzenberg 17,33 km	Wilkau-Saupersdorf 10,05 km	Hainsberg-Kipsdorf 25,74 km	Ergebnisse aus der Gesammtheit der Staatsbahn.
	Mark				
Einnahmen.					
Aus dem Personen- und Gepäckverkehre	38 202,72	33 659,92	31 628,11	85 080,41	—
Aus dem Güterverkehre	81 366,24	53 290,84	50 206,03	49 107,21	—
Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter	5,23	21,19	—	259,42	—

Vergütung für Ueberlassung von Transportmitteln	1 142,58	897,39	56,00	60,00	—
Erträge aus Veräusserungen	14,32	49,25	3,87	1 238,42	—
Verschiedene sonstige Einnahmen	17 929,63	2 273,80	1 046,55	1 737,89	—
zusammen	138 660,72	90 192,39	82 940,56	137 483,35	—
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge	9 293,61	5 204,41	8 252,79	5 341,23	31 445,48
„ „ Nutzkilometer	3,6313	1,7820	2,4389	2,1184	3,9695
„ „ Wagenachskilometer	0,2330	0,1863	0,1261	0,1131	0,1090
Ausgaben.					
Besoldungen und Gehalte der etatmässigen Beamten	11 621,41	18 887,76	11 296,68	17 706,02	—
Andere persönliche Ausgaben	12 756,68	16 684,40	23 887,63	26 746,53	—
Allgemeine Kosten	1 273,20	1 378,06	1 296,01	1 578,59	—
Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen	4 578,24	7 257,80	5 036,54	7 320,22	—
Kosten des Bahntransports	6 662,89	10 415,88	6 670,10	14 198,99	—
Kosten für Erneuerung bestimmter Gegenstände	6 971,14	4 544,28	4 328,12	10 697,32	—
Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen	—	—	3 008,76	—	—
Kosten für Benutzung fremder Bahnanlagen, beziehungsweise Beamten	—	11,13	10,46	16,79	—
Kosten der Benutzung fremder Transportmittel	1 652,13	1 296,51	—	—	—
zusammen	45 515,69	60 475,82	55 534,30	78 264,46	—
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge	3 050,65	3 489,66	5 525,80	3 040,58	18 626,46
„ „ Nutzkilometer	1,1920	1,1949	1,6330	1,2059	2,3513
„ „ Wagenachskilometer	0,0765	0,1249	0,0844	0,0644	0,0646
Prozente der Bruttoeinnahme	32,825	67,052	66,957	56,927	59,234
Abschluss.					
Summa der Einnahmen	138 660,72	90 192,39	82 940,56	137 483,35	—
Summa der Ausgaben	45 515,69	60 475,82	55 534,30	78 264,46	—
Ueberschuss	93 145,03	29 716,57	27 406,26	59 218,89	—
Prozente des Anlagekapitals	10,129	1,173	3,799	3,841	4,571
„ der Betriebsbruttoeinnahme	67,175	32,948	33,043	43,073	40,766
„ „ Betriebsausgabe	204,644	49,138	49,350	75,665	68,822
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge	6 242,96	1 714,75	2 726.99	2 300,65	12 819,02
„ „ Nutzkilometer	2,4393	0,5871	0,8059	0,9125	1,6182
„ „ Wagenachskilometer	0,1565	0,0614	0,0417	0,0487	0,0444

Prozentuale Bedeutung der vorstehend in absoluten Zahlen aufgeführten Ergebnisse.

	Pirna-Berggiesshübel	Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg	Wilkau-Saupersdorf	Hainsberg-Kipsdorf	Staatsbahnen überhaupt
	Prozent				
Einnahmen:					
Aus dem Personen- und Gepäckverkehre	27,551	37,320	38,133	61,884	29,586
Aus dem Güterverkehre	58,680	59,086	60,533	35,719	65,193
Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen u. s. w.	0,004	0,023	—	0,189	1,003
Vergütung für Ueberlassung von Transportmitteln	0,824	0,995	0,067	0,044	2,248
Erträge aus Veräusserungen	0,010	0,055	0,005	0,900	0,179
Verschiedene sonstige Einnahmen	12,931	2,521	1,262	1,264	1,791
	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
Ausgaben:					
Besoldungen und Gehalte der etatmässigen Beamten	25,533	31,232	20,342	22,623	26,555
Andere persönliche Ausgaben	28,027	27,589	43,014	34,175	28,178
Allgemeine Kosten	2,797	2,279	2,334	2,017	4,296
Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen	10,059	12,001	9,069	9,353	9,317
Kosten des Bahntransports	14,639	17,223	12,011	18,142	13,534
Kosten für Erneuerung bestimmter Gegenstände	15,316	7,514	7,794	13,668	8,994
Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen u. s. w.	—	—	5,418	—	1,019
Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen u. s. w.	—	0,018	0,018	0,022	2,629
Kosten der Benutzung fremder Transportmittel	3,629	2,144	—	—	5,478
	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000

Vertheilung der Ausgaben nach Dienstzweigen.

	Allgemeine Verwaltung	Bahnverwaltung	Transportverwaltung: äusserer Bahnhofsdienst	Transportverwaltung: Expeditionsdienst	Transportverwaltung: Zugbegleitungsdienst	Transportverwaltung: Zugförderungsdienst	Zusammen
	a) in absoluten Zahlen (Mark)						
Pirna-Berggiesshübel	2 300,84	13 475,86	5 070,86	4 632,08	3 549,18	16 486,87	45 515,69
Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg	2 171,60	16 488,73	7 043.31	8 165,29	4 337,02	22 269,87	60 475,82
Wilkau-Saupersdorf	2 422,12	14 220,19	3 946,30	17 304,74	4 279,16	13 361,79	55 534,30
Hainsberg-Kipsdorf	3 992,84	22 056,08	7 825,81	13 375,71	5 552,53	25 461,49	78 264,46

b) in Prozenten:

Pirna-Berggiesshübel	5,055	29,607	11,141	10,177	7,798	36,222	100,000
Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg	3,591	27,265	11,646	13,502	7,171	36,825	100,000
Wilkau-Saupersdorf	4,361	25,606	7,106	31,161	7,705	24,061	100,000
Hainsberg-Kipsdorf	5,102	28,181	9,999	17,090	7,095	32,533	100,000
Staatsbahnen überhaupt	6,601	26,314	14,461	13,429	7,700	31,495	100,000

Bei Vergleichung der Ergebnisse der normal- und schmalspurigen Bahnen im Jahre 1884 pro Achskilometer mit einander, ergiebt sich eine grosse Uebereinstimmung der beiderseitigen Durchschnittswerthe. Es berechnen sich pro Achskilometer bei den

	normalspurigen Bahnen zusammen:	schmalspurigen Bahnen zusammen:
von der Einnahme	10,90 ₰	11,24 ₰
„ „ Ausgabe	6,45 „	7,17 „
vom Ueberschuss	4,45 „	4,07 „

An diesen Ergebnissen ist im allgemeinen kaum ein Unterschied zwischen den Ertragsverhältnissen der normal- und schmalspurigen Bahnen wahrzunehmen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass das Gesammtergebniss der schmalspurigen Linien — welches sich für das Jahr 1884 nur aus den Erträgnissen der beiden frequenteren Schmalspurbahnen Wilkau-Saupersdorf und Hainsberg-Kipsdorf zusammensetzte — durch das Hinzutreten der im Jahre 1884 neu eröffneten verkehrsärmeren Linien Döbeln-Oschatz, Radebeul-Radeburg, Klotzsche-Königsbrück und Zittau-Markersdorf bis zu einem gewissen Grade modifizirt werden muss. Berücksichtigt man das Ergebniss dieser letzteren Linien — auf Grund der inzwischen gewonnenen Resultate — mit, so stellt sich das beiderseitige Durchschnittsergebniss pro Achskilometer folgendermassen:

	bei den normalspurigen Bahnen zusammen:	schmalspurigen Bahnen zusammen:
von der Einnahme	10,90 ₰	9,86 ₰
„ „ Ausgabe	6,45 „	7,17 „
vom Ueberschuss	4,45 „	2,69 „

Hiernach weicht selbst unter dem Einflusse der verkehrsärmeren 4 Schmalspurbahnen das Durchschnittsergebniss pro Achskilometer der schmalspurigen Bahnen von dem der normalspurigen Bahnen in ihrer Gesammtheit nicht so erheblich ab, als man ohne diesen ziffermässigen Nachweis bei den durchschnittlich geringeren Produktionsverhältnissen der auf die Schmalspurbahnen angewiesenen Landestheile und der geringeren Leistungsfähigkeit dieser Linien an sich vielleicht annehmen könnte.

Dieses Ergebniss der schmalspurigen Bahnen findet sich annähernd wieder auf der bereits weiter vorn erwähnten Flöha-Annaberger Primärbahn, denn es beträgt pro Achskilometer:

	bei der Flöha-Annaberger Primärbahn	bei sämmtlichen Schmalspurbahnen
die Einnahme	10,38 ₰	9,86 ₰
die Ausgabe	7,45 „	7,17 „
der Ueberschuss	2,93 „	2,69 „

Diese Uebereinstimmung in der Einnahme und Ausgabe pro Achskilometer muss angesichts der geringeren Leistungsfähigkeit der Schmalspurbahnen sowie auch in Anbetracht des thatsächlich billigeren Betriebes derselben zunächst auffallend erscheinen, zumal die hier zum Vergleich gestellte Normalbahn immer noch zu den frequenteren Linien des Hauptbahnnetzes gehört. Doch kommt die geringere Leistungsfähigkeit der Schmalspurbahnen in dieser Beziehung erfahrungsgemäss nur beim G ü t e r verkehr zum Ausdruck. Die Ausnutzung der bewegten Personenwagenplätze ist auf den Schmalspurbahnen trotz des geringeren Fassungsraumes der hier verwendeten Personenwagen (pro Wagenachse) mindestens eben so gross wie auf den Normalbahnen, zum Theil sogar grösser. Diese Thatsache drückt sich in dem Ergebniss pro Personenwagen-Achskilometer aus, dasselbe beträgt im Durchschnitt bei der Schmalspurbahn 10,20 ₰, bei der Flöha-Annaberger Linie speziell 11,30 ₰, beide sind mithin nur um 1,10 ₰ verschieden. Da nun von allen Achskilometern der im Betrieb befindlichen Schmalspurbahnen mehr als die Hälfte, nämlich 52 pCt., auf die Personenwagen entfallen, so sind auch hier bei der Hälfte der Achskilometer dieselben Vorbedingungen in Ansehung der Einnahme vorhanden, wie bei den Normalbahnen, bezw. im vorliegenden Falle bei der Flöha-Annaberger Linie.

Bei der Einnahme der Schmalspurbahnen aus dem Güterverkehr kommt zunächst die Einnahme aus den Umladegebühren — denen allerdings andererseits auch wieder eine entsprechende Ausgabe gegenübersteht — in Betracht. Weiter verbleibt auch den Schmalspurbahnen ein verhältnissmässig grösserer Antheil aus den Expeditionsgebühren, während sich diese bei den Hauptbahnen auf eine grössere durchschnittliche Transportstrecke vertheilen und deshalb in geringerem Masse auf das Achskilometerergebniss einwirken. Dabei kommt auch in Betracht, dass bei den Schmalspurbahnen das Mischungsverhältniss zwischen den höher tarifirten Stückguttransporten und den billigeren Wagenladungsgütern — infolge des Wegfalls des Durchgangsverkehrs, der ja bekanntermassen zumeist die niedrigst tarifirten Massengüter, wie Kohlen u. s. w. betrifft — ein für die Eisenbahnverwaltung g ü n s t i g e r e s ist, wie auf den Normalbahnen.

Bezüglich des f i n a n z i e l l e n W e r t h e s des beiderseitigen Achskilometerergebnisses waltet der wesentliche Unterschied ob, dass bei dem Güterverkehr der Schmalspurbahnen infolge der geringeren Tragfähigkeit der Wagen zur Bewältigung des gleichen Transportquantums in der Regel eine g r ö s s e r e Anzahl Achskilometer nöthig ist, wie bei den Hauptbahnen. Es stellt sich mithin auch im vorliegenden Falle das Achskilometerergebniss aus dem Güterverkehr der Schmalspurbahnen für die G e w i c h t s e i n h e i t thatsächlich höher, wie bei der Hauptbahn, speziell bei der Flöha-Annaberger Normalbahn. In der Regel wird man sagen können, dass — wenigstens soweit auf der Hauptbahn für die Beförderung der Wagenladungsgüter doppeltragfähige Wagen (zu 10000 kg Tragkraft) Verwendung finden — der Ueberschuss der Schmalspurbahn für die Gewichtseinheit doppelt so gross ist, wie bei der Normalbahn, im vorliegenden Falle also $2 \times 2{,}69 = 5{,}38$ ₰ gegenüber dem Achskilometerergebniss von 2,93 ₰ bei der Flöha-Annaberger Normalbahn.

Dass die Ausgaben der Schmalspurbahnen pro Achskilometer in dem vorliegenden Beispiele dieselbe Höhe aufweisen, wie das Achskilometer der Normalbahn, findet seine Erklärung hauptsächlich in der Hinzurechnung der Umladekosten, die namentlich bei den Schmalspurlinien mit etwas regerem Güterverkehr gegenüber der Gesammtsumme der sonstigen Betriebsausgaben ganz wesentlich in das Gewicht fallen. Dabei wirkt auch der Umstand mit, dass auf den Schmalspurbahnen zur Bewältigung des gleichen Transportquantums eine grössere Anzahl von Zügen und Wagen nöthig ist, als auf den Normalbahnen, wodurch bei den Linien der erstgedachten Gattung selbstredend der diesfallsige Transportaufwand für die Gewichtseinheit entsprechend erhöht werden muss.

Im allgemeinen stellt sich das kilometrische Jahresergebniss sämmtlicher sechs Schmalspurbahnen zusammen in der Einnahme um das 5,2 fache und in der Ausgabe um das 4,3 fache geringer als bei der Gesammtheit der Normalspurbahnen.

Unter Reduktion der doppelgleisigen Strecken der Normalbahnen auf eingleisige Bahnlänge berechnet sich pro Kilometer Bahn

	bei normalspurigen Bahnen zusammen ℳ	schmalspurigen Bahnen zusammen ℳ
Einnahme	23 401	4 479
Ausgabe	13 857	3 259
Ueberschuss	9 544	1 220

Diejenigen älteren, nachträglich zu Sekundärbahnen erklärten Hauptlinien der Sächsischen Staatsbahnen, welche mit ihren Ergebnissen den vorstehenden spezifischen Ergebnissen der Schmalspurbahnen zusammen nahe kommen, verlangen entweder Betriebszuschuss oder liefern nur einen geringen Reingewinn.

So ergeben sich beispielsweise nach den Rentabilitätsberechnungen des Jahres 1884 pro Kilometer Bahnlänge:

bei der Linie	Einnahme ℳ	Ausgabe ℳ	Ueberschuss ℳ	Zuschuss ℳ
Neustadt-Dürrröhrsdorf	3 736	3 757	—	21
Herlasgrün-Oelsnitz	3 907	4 356	—	449
Weida-Mehltheuer	4 101	4 941	—	840
Rochlitz-Penig	4 618	3 892	726	—
Riesa-Nossen	4 938	4 859	79	—

Aus dem weiter vorn ersichtlichen finanziellen Nachweise über die Vertheilung der Betriebsausgaben auf die einzelnen Dienstzweige ergiebt sich bei jeder der dort genannten Sekundärbahnen im allgemeinen ein ähnliches Mischungsverhältniss wie bei den Sächsischen Staatsbahnen überhaupt. Am grössten ist die Uebereinstimmung in der prozentualen Bedeutung der Ausgaben für den Zugbegleitungsdienst. Auch bei den übrigen Dienstzweigen ist die Aehnlichkeit des Mischungsverhältnisses unverkennbar. Nur bei der Wilkau-Saupersdorfer Linie ist eine grössere Abweichung in zwei Ausgabezweigen vorhanden. Der geringere Aufwand für den äusseren Bahnhofsdienst im Vergleich zu anderen Bahnen beruht namentlich auf der geringen Zahl der mit Beamten besetzten Verkehrsstellen; dagegen tritt der Aufwand für den Güterexpeditionsdienst stärker hervor, weil die Umladekosten für den beträchtlichen Güterverkehr unter den Ausgaben vorwiegen. Bei der Kürze der Linie kommt überhaupt das gegenseitige Verhältniss der einzelnen Rechnungsposten nicht mit derjenigen Schärfe zum Ausdruck, wie dies bei längeren Linien der Fall zu sein pflegt.

Bei Beurtheilung der Verkehrsergebnisse im allgemeinen darf nicht unberücksichtigt bleiben, dass — wie bereits im Abschnitt VI des näheren ausgeführt worden — für den hier vorzugsweise in Betracht kommenden Güterverkehr der Schmalspurbahnen im Prinzip nur dieselben niedrigeren Tarifeinheitssätze, die für das Hauptbahnnetz gelten, zur Anwendung gelangten, während bei den übrigen Deutschen Schmalspurbahnen im finanziellen Interesse von vornherein zum Theil wesentlich höhere Gütereinheitssätze eingerechnet worden sind.

Wie bereits erwähnt, haben sämmtliche bis jetzt in Betrieb gesetzten Sekundärbahnen einen grösseren oder kleineren Ueberschuss über die Betriebskosten ergeben. Die Anlagekapitale der im Jahre 1884 voll im Betriebe gewesenen vier Linien wurden verzinst durch

	die Roheinnahme pCt.	den Reingewinn pCt.
bei der Pirna-Berggiesshübler Linie mit	15,078	10,129
„ „ Johanngeorgenstadt-Schwarzenberger Linie . „	3,559	1,173
„ „ Wilkau-Saupersdorfer Linie „	11,497	3,799
„ „ Hainsberg-Kipsdorfer Linie „	8,918	3,841

Der Betriebsaufwand betrug demnach vom Anlagekapitale
4,949 pCt. bei der Pirna-Berggiesshübler Linie,
2,386 „ „ „ Johanngeorgenstadt-Schwarzenberger Linie,
7,698 „ „ „ Wilkau-Saupersdorfer Linie und
5,077 „ „ „ Hainsberg-Kipsdorfer Linie.

Das hohe Anlagekapital der Johanngeorgenstadt-Schwarzenberger Linie, welches sich auch in der niedrigeren Verhältnissziffer des Betriebsaufwandes zum Anlagekapital ausdrückt, ward durch den Betriebsüberschuss von 29 717 ℳ nur schwach verzinst.

Unter den Schmalspurbahnen verzinste die Wilkau-Saupersdorfer Linie ihr Anlagekapital am höchsten, dafern die Ergebnisse des Jahres 1885 mit in Betracht gezogen werden. In diesem Jahre ist die Verzinsung um ca. 1 pCt. grösser als die im Jahre 1884 (3,799 pCt.), denn sie stellte sich auf 4,763 pCt. Die Wilkau-Saupersdorfer Linie hat den durch den Hinzutritt der verkehrsärmeren Strecke Kirchberg-Saupersdorf hervorgerufenen Druck auf das Verzinsungsergebniss im Vergleich zum ersten vollen Betriebsjahre (1882 = 5,256 pCt.) fast überwunden. Dagegen hat bei der Hainsberg-Kipsdorfer Linie der Hinzutritt des Anlagekapitals der wenig frequenten Strecke Schmiedeberg-Kipsdorf das frühere Verzinsungsergebniss (1883 = 5,507 pCt.) erheblich beeinflusst. Zudem hat auch der Verkehr auf dieser Linie etwas abgenommen. Im Jahre 1885 sind die Verkehrseinnahmen im Vergleich zum Vorjahre um 9 545 ℳ zurückgegangen. Davon entfielen auf den Personenverkehr 6 205 ℳ infolge des Rückganges des Vergnügungsverkehrs und 3 340 ℳ auf den Güterverkehr. Die Verzinsung des Anlagekapitals beträgt im Jahre 1885 2,654 pCt.

Von den gegen Ende des Jahres 1884 eröffneten vier schmalspurigen Bahnen liegen die Ergebnisse auch für das Jahr 1885 bereits vor; nach denselben beträgt die Verzinsung der Anlagekapitale:
0,74 pCt. bei der Oschatz-Döbelner Linie,
3,38 „ „ „ Radebeul-Radeburger Linie,
0,76 „ „ „ Klotzsche-Königsbrücker Linie und
1,69 „ „ „ Zittau-Markersdorfer Linie.

Werden nun die Ergebnisse der sechs schmalspurigen Sekundärbahnen zu einer Jahressumme zusammengefasst, so entstehen 521 796 ℳ Betriebseinnahmen, 379 688 ℳ Betriebsausgaben und 142 108 ℳ Betriebsüberschuss. Dieser Ueberschuss verzinst das Gesammtanlagekapital mit 2,16 pCt.

Bei Aufstellung der Rentabilitätsberechnungen wird den Sekundärbahnen, wie überhaupt allen Linien, ein Antheil von den Central-Verwaltungskosten zugeschrieben. Auch für die Mitbenutzung der auf den Anschlussbahnhöfen für die Hauptbahnen vorhandenen Betriebskraft wird den Sekundärbahnen ein bestimmter Antheil angelastet. Die den sechs Schmalspurbahnen zusammen auf diese Weise zugerechneten Betriebskostenantheile betragen gegenwärtig pro Jahr rund 22 000 ℳ. Thatsächlich bilden dieselben keinen baaren Mehraufwand. Lässt man diese Antheilskosten hiernach bei Beurtheilung des Endergebnisses unberücksichtigt, so verzinst sich das Anlagekapital der sechs Schmalspurbahnen zusammen zur Zeit zu 2,43 pCt., bei den einzelnen Linien dagegen wie folgt:
5,2 pCt. bei der Wilkau-Saupersdorfer Linie,
2,9 „ „ „ Hainsberg-Kipsdorfer Linie,
1,1 „ „ „ Oschatz-Döbelner Linie,
3,7 „ „ „ Radebeul-Radeburger Linie,
1,1 „ „ „ Klotzsche-Königsbrücker Linie und
2,0 „ „ „ Zittau-Markersdorfer Linie.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die der Königlich Bayerischen Staatsbahn gehörige, von der Bahnlinie Nürnberg - Bamberg in Erlangen abzweigende und zum Theil als Strassenbahn gebaute, 28,211 km lange Lokalbahn Erlangen-Gräfenberg, welche am 22. November d. J. dem allgemeinen Verkehr übergeben wurde, ferner die zum Königlichen Eisenbahn - Direktionsbezirk (linksrheinischen) zu Köln gehörige, in der Fortsetzung der Linie Remagen - Ahrweiler liegende, 11,5 km lange Eisenbahnstrecke untergeordneter Bedeutung von Ahrweiler nach Altenahr, welche am 1. d. Mts. für den Gesammtverkehr eröffnet worden ist, sind nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Uebereinkommen zum Vereins - Betriebsreglement. Die geschäftsführende Direktion hat zu demselben den III. Nachtrag ausgegeben, dessen Gültigkeit mit 1. Januar 1887 beginnt. Gleichzeitig ist zu dem Uebereinkommen, betreffend die Verschleppung von Gütern und Reisegepäck, der — besonders hergestellte — I. Nachtrag vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 5127 vom 27. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Grundzüge für die Zulassung von Vereins-Lenkachsen (abgesandt am 30. v. Mts.).

No. 5130 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den III. Nachtrag zu dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement, sowie den I. Nachtrag zum Verschleppungs-Uebereinkommen (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 5170 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 30. v. Mts.).

No. 5200 vom 22. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 30. v. Mts.).

No. 5212 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den Situationsplan der Niederländischen Rheinbahn (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 5218 vom 30. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Revision der technischen Vereinbarungen (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 5219 vom 28. v. Mts. an die Mitglieder der Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten, betreffend Revision der technischen Bestimmungen des Vereins-Wagenregulativs (abgesandt am 30. v. Mts.).

No. 5220 vom 1. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten. Begleitschreiben zur Geschäftsordnung der Kommission (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 5222 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 5223 vom 25. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Abänderung des Jagdgesetzes in Baden (abgesandt am 2. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Oesterreichischen Eisenbahn-Staatsobligationen.

Die Ausgabe derselben infolge des Umtausches gegen die Aktien der verstaatlichten Bahnen schreitet, gemäss der publizirten Kundmachung (siehe weiter unten) bezüglich der Vorarlberger Bahn, nur langsam fort. Es ist zwar nun zu erwarten, dass nunmehr auch in Betreff der letzten der in das Eigenthum des Staates zu übernehmenden, gegenwärtig in Staatsbetrieb befindlichen Eisenbahngesellschaften, der Rudolfbahn, der Umtausch der Aktien gegen Staatstitres in Angriff genommen wird, so dass im Laufe des nächsten Jahres die

Eigenthumsübertragung sämmtlicher Eisenbahnen, bezüglich deren dieselbe durch das Gesetz vorgesehen ist, durchgeführt sein würde. Zweifelhaft ist dies aber in Ansehung der Albrechtbahn, deren Einlösung wohl gleichfalls den Gegenstand eines von der Legislative genehmigten Uebereinkommens bildet, von dem indess mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, welche sich der Konversion des gesellschaftlichen Goldanlehens entgegenstellen, bisher kein Gebrauch gemacht wurde. — Geklagt wird jedoch darüber, dass in den Bestätigungen (Kassarückscheinen), die den Erlegern der umzutauschenden Aktien ausgefolgt werden, für diese im Grunde so einfache Prozedur eine Frist von 40 Tagen, also nahezu 6 Wochen beansprucht wird, während welcher der Eigenthümer an der freien Disposition über seine Titres behindert ist. Bei den zahlreichen Konversionen, die in den letzten Jahren von Privatinstituten bewerkstelligt wurden, genügten wenige Tage zur Durchführung des Umtausches. Es dürfte wohl auch bald von der „Abtheilung für Umwandlung der Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen“ eine diesen Wünschen der Interessenten entsprechende Einrichtung getroffen werden, da sonst wegen einer solchen Geringfügigkeit der Kredit dieser Eisenbahnpapiere wirklich etwas gefährdet scheint.

Ueber die Vertragsverhandlungen mit Rumänien äusserte sich der Minister des Aeussern Graf Kalnoky in den Delegationen wie folgt:

Dass ich vom politischen Standpunkte aus einen grossen Werth auf die guten Beziehungen zu Rumänien lege, ist wohl selbstverständlich, und habe ich auch das Möglichste gethan, damit eine Erneuerung des Handelsverhältnisses wieder stattfinde. Ohne mich des Näheren auf die Gründe einzulasssen, welche die Erreichung dieses Zieles verhindert haben und welche mehr in dem Wirkungskreise der beiden Handelsministerien gelegen sind, möchte ich nur auf einen Umstand hinweisen, der diesfalls besonders erschwerend gewirkt hat. Es dürfte bekannt sein, dass eine förmliche Agitation gegen den zwischen Oesterreich-Ungarn und Rumänien bestandenen Handelsvertrag im Zuge war, von dem man ganz fälschlich im Lande die Ansicht verbreitete, dass derselbe allein die Schuld an der Verschlechterung der ökonomischen Verhältnisse Rumäniens trage. Thatsächlich habe die Agitation auch den Effekt gehabt, dass bei dieser Stimmung im Lande eine Erneuerung des Vertrages nicht durchzusetzen gewesen wäre und dass vielleicht manche Rumänische Forderungen, welche zum Abbruche der Verhandlungen führen mussten, auf diesen Umstand zurückzuführen sind. So lange der Englische und Deutsche Vertrag in Kraft blieben, war Rumänien zwar in der Lage, uns zu schädigen, aber für sich selbst keinen wesentlichen Nutzen aus dem Ausschlusse unseres Imports zu ziehen. Nun scheint sich doch eine Umkehr in der öffentlichen Meinung herauszubilden, und ich sehe zu meiner Befriedigung, dass man zur Einsicht gelangt, dass der vertragslose Zustand doch schwere Nachtheile aller Art nach sich zieht. Der Rumänischen Regierung muss man die Gerechtigkeit widerfahren lassen, dass sie immer bereit war, den Faden der Verhandlungen wieder aufzunehmen, und es ist zu hoffen, dass die beiderseitigen Dispositionen bald zu wirklichen Verhandlungen über die Erneuerung der Vertragskonvention und zu einem guten Resultate führen werden.

(Die Verhandlungen zwischen den beiden Fachministern haben bereits stattgefunden und hoffentlich wird denselben auch ein Einvernehmen mit der Rumänischen Regierung auf dem Fusse folgen.)

Der Viehimport aus dem Oriente.

Ueber diesen, insbesondere über die Schweineeinfuhr wurde auch in der Delegation wie folgt interpellirt: Es ist bekannt, dass von Wien aus Anstrengungen gemacht wurden, um den Viehtransport nach Wien aus Bosnien zu einem regelmässigen zu gestalten, und dass nur die Schwierigkeiten, welchen dieses Unternehmen an den Grenzen begegnete, es zum Scheitern brachten. Es ist eine Eigenthümlichkeit der Schweineracen der Balkan- und Donauländer, wie es scheint, dass dieselben in einer merkwürdigen Wechselbeziehung zu dem Schweinemarkte in Steinbruch stehen und die Gesundheit dieser Thiere von diesem Markte in einer ganz eigenthümlichen Weise abhängig ist. Es wollen nämlich seit längeren Jahren aufmerksame Beobachter dieser Thiere an den Grenzen von Serbien, Rumänien und Bosnien nunmehr die Wahrnehmung gemacht haben, dass immer dann, wenn der Schweinemarkt in Steinbruch sehr überfüllt und viel Waare vorhanden ist, im Gesundheitszustande dieser Thiere, welche an den Grenzen zum Import bereit stehen, sich Symptome von Erkrankungen zeigen und dass diese Symptome dann wieder schwinden, dass somit der Gesundheitszustand in dem Augenblicke wieder ein besserer ist, wenn die Konjunktur des Schweinemarktes in Steinbruch es vortheilhaft erscheinen lässt, dass ein grösserer Auftrieb stattfinde. Diese Beobachtung wurde in allen genannten Ländern gemacht und es ist staunenerregend, dass diese Eigenthümlichkeit auch den Bosnischen Schweinen eigen ist und dass auch da dieselben Schwierigkeiten für den Import bestehen, in einem Lande, welches unserm Zollgebiete angehört. Es scheint sicher, dass es gegenüber den okkupirten Provinzen, für welche die Einbeziehung in unser Zollgebiet durchaus kein Vortheil ist, Sorge der Regierung sein muss, dass ihnen wenigstens jene Vortheile unverkümmert geboten werden, welche durch diese Vereinigung ihnen einzig und allein zukommen können, dass ihre Landesprodukte den bestmöglichen Absatz in unserm Lande finden. Hierauf erwiderte der Reichsfinanzminister Kallay: Um die Hebung der Viehzucht anzubahnen, habe er einen Fachmann nach Bosnien entsendet, und er errichte Versuchsstationen, um das dortige vortreffliche Viehmaterial zu heben. In letzter Zeit seien zwei grosse Viehtransporte von Bosnien nach Wien abgegangen, und der Minister hofft, dass dieser Import steigen werde. (Die Untersuchung bezüglich der angeblichen Umtriebe auf dem Schweinemarkt in Steinbruch gehört in das Ressort des Ungarischen Handelsministers, welcher deren Ergebniss wohl seinerzeit zur öffentlichen Kenntniss bringen wird.)

Lokalbahn Rohr-Bad Hall: Konzessionsurkunde.

Das Amtsblatt vom 23. d. Mts. veröffentlicht die Konzessionsurkunde für diese Lokalbahn. Als Konzessionär erscheint die Kremsthalbahn-Gesellschaft. Die Bahn ist als normalspurige Lokomotiveisenbahn auszuführen und binnen längstens einem Jahre dem Verkehre zu übergeben. Die 4,2 km lange Bahn zweigt von der im Zuge der Kremsthalbahn bestehenden, gegenwärtig Rohr-Bad Hall genannten Station ab und führt, dem Sulzbachthale aufwärts folgend, nach Hall. Dieselbe ist eingleisig zu erbauen und sind an Fahrbetriebsmitteln mindestens 1 Lokomotive, 2 Personenwagen II. und III. Klasse, 1 Dienstwagen (Post-, Gepäck- und Kondukteurwagen) 1 Bahnwagen anzuschaffen.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat der Oesterreichischen Lokaleisenbahngesellschaft die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Schrambach nach Neuberg mit einer Abzweigung nach Mariazell auf die Dauer eines Jahres, ferner dem Bauunternehmer Emil Muzika im Vereine mit dem Unternehmer für Erbauung von Lokalbahnen Viktor Noback in Prag-Bubna die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von einem Punkte der Prag-Duxer Eisenbahn südlich von Brüx, resp. Obernitz über Liebhausen nach Lobositz an der Elbe und zum Anschlusse an einen geeigneten Punkt der nördlichen Linie der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und dem Grafen P. Walderstein von Santa Croce die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Triest über Muggia nach Capo d'Istria auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt. Dasselbe hat endlich die dem Grafen Peter Walderstein von Santa Croce in Wien schon früher ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokomotiveisenbahn von Capo d'Istria über Buje, Montona, Ceruglie, Abbazia und Volosca nach Mattuglie auf weitere sechs Monate verlängert.

Umtausch der Vorarlberger Bahnaktien.

Hierüber ist von der K. K. Direktion der Staatsschuld und der K. K. priv. Vorarlberger Bahn in Liquidation folgende Kundmachung vom 25. v. Mts. in der „Wiener Zeitung“ erlassen worden:

„Gemäss § 4 des mit dem Gesetze vom 8. April 1884 (R. G. Bl. No. 51) sanktionirten Uebereinkommens vom 11. Dezember 1883, betreffend die Einlösung der Vorarlberger Bahn durch den Staat, werden die noch nicht verloosten 29 940 Stück Aktien dieser Bahn im Gesammt-Nominalbetrage von 5 988 000 fl. Oesterreichischer Währung in Silber gegen Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen im gleichen Nominalbetrage umgetauscht, welche ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug mit jährlich 5 pCt. in Silber Oesterreichischer Währung verzinslich und gleichfalls ohne Abzug im Wege der Verloosung längstens bis zum Jahre 1962 mit dem Nominalbetrage von 200 fl. Oesterreichischer Währung in Silber rückzahlbar sind. Diese Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen, welche halbjährige, nachhinein am 2. Januar und 1. Juli fällige Zinsenkoupons erhalten, wovon der erste am 1. Juli 1887 zahlbar ist, werden in einfachen Stücken zu 200 fl. und in fünffachen Stücken zu 1 000 fl. Oesterreichischer Währung in Silber ausgegeben. Dieselben bilden einen Bestandtheil der Schuld der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder und werden ob der Vorarlberger Bahn im Eisenbahnbuche in unmittelbarer Rangordnung nach dem dermal intabulirten Prioritätsanlehen dieser Bahn pfandrechtlich sichergestellt. Indem man hiermit die Herren Aktionäre der Vorarlberger Bahn zum Umtausche der Aktien gegen solche Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen auffordert, wird den Bestimmungen des bezogenen Uebereinkommens gemäss zur Vornahme des Um-

tausches eine sechsmonatliche Frist, und zwar vom 27. Dezember 1886 bis 27. Juni 1887 bestimmt, innerhalb welcher die Aktien bei der K. K. Staatsschuldenkasse in Wien zu überreichen sind. Hierbei ist folgendes zu beobachten: Die einzureichenden Aktien müssen mit allen noch dazugehörigen Koupons, von dem am 1. Juli 1887 fälligen angefangen, versehen sein. Für etwa fehlende Aktienkoupons ist der Baarersatz mit je 5 fl. Oesterreichischer Währung in Silber zu leisten, widrigens die Koupons der entsprechenden Termine vom Kouponbogen der Eisenbahn-Staatsschuldverschreibung zurückbehalten werden. Der geleistete Baarersatz wird gegen nachträgliche Beibringung der betreffenden Aktienkoupons, jedoch nur innerhalb sechs Jahren, vom Verfallstage derselben gerechnet, rückvergütet. Die Aktien sind mittelst in duplo ausgefertigter Konsignationen unter Anführung der Nummern in arithmetischer Ordnung bei der K. K. Staatsschuldenkasse gegen Empfang eines Kassenrückscheines zu überreichen. Blanquette zu Konsignationen werden daselbst unentgeltlich verabfolgt. Jeder Aktie der Vorarlberger Bahn von 200 fl. Oesterreichischer Währung in Silber entspricht eine Eisenbahn-Staatsschuldverschreibung im gleichen Nominalbetrage. Auf die betreffs des Empfanges von Kumulativstücken in den Konsignationen ausgedrückten Wünsche wird nach Thunlichkeit Bedacht genommen werden. Nach Ablauf der in dem Kassenrückscheine angegebenen Frist werden die Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen gegen Einlegung dieses Scheines, welchen die Partei entsprechend auszufüllen und zu unterfertigen hat, von der K. K. Staatsschuldenkasse ausgefolgt."

Auflösung der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion in Budweis und Spalato.

Hierüber veröffentlicht die „Wiener Zeitung" eine Kundmachung, welche wir auszugsweise reproduziren:

Der Kaiser hat mit Entschliessung vom 2. September d. J. die Auflassung der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektionen in Budweis und Spalato mit der Wirksamkeit vom 1. Januar 1887 genehmigt. (Es folgt hierauf die Aufzählung bezw. Zutheilung der bisher der Betriebsdirektion Budweis unterstellten Strecken an die Betriebsdirektionen von Pilsen, Prag und Wien, während von letzterer Strecken abgetrennt und den K. K. Betriebsdirektionen in Linz und Villach zugewiesen werden.) Die bisher von der Eisenbahn-Betriebsdirektion Spalato verwalteten Strecken der Dalmatiner Staatsbahn werden vom Zeitpunkte der Auflassung dieser Direktion der Eisenbahn-Betriebsdirektion Pola unterstellt, und wird gleichzeitig behufs Ueberwachung des lokalen Betriebsdienstes auf der Dalmatiner Bahn dem bestehenden Bahnbetriebsamte Spalato in Unterordnung unter die Eisenbahn-Betriebsdirektion Pola ein den örtlichen Erfordernissen entsprechend erweiterter Wirkungskreis in Bezug auf Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungs-, Verkehrs- und Zugförderungsdienst, einschliesslich der Leitung der Werkstätte Spalato, übertragen.

Stand der Privatbahnbauten in Oesterreich.

Im September d. J. gelangten zur Eröffnung die 4,8 km lange Lokalbahn Röhrsdorf-Zwickau der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft und die 12,5 km lange Lokalbahn (Dampftramway) Wien-Wiener-Neudorf der Neuen Wiener Tramway, zusammen also 17,3 km Eisenbahnen; dagegen wurden 12,9 km in Bau genommen, und zwar die Erweiterung des unteren Bahnhofes in Brünn für Zwecke der Böhmisch-Mährischen Transversalbahnlinie der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft (1,1 km), die Theilstrecke Petronell-Deutsch-Altenburg der Lokalbahn Bruck an der Leitha-Hainburg (3,6 km) und die Lokalbahn Zasmuk-Becvar nebst Schleppbahn zur Becvarer Zuckerfabrik (4,9 km) derselben Gesellschaft, dann die Lokalbahn (Dampftramway) Perchtoldsdorf-Mödling (3,3 km) der Dampftramway Krauss & Co. — Zum Schlusse des Monats September bezw. des III. Quartals d. J. fixirt sich demnach die Zahl der Kilometer der im Bau begriffenen Staats- und Privatbahnen mit 410,1 km (212,8 km Staatsbahnen und 197,3 km Privatbahnen), was eine Verringerung um 4,4 km gegenüber dem Monate August bedeutet. Als fertig konnten mit Ende September betrachtet werden die Linien: Graslitz-Klingenthal, Bruck a. L.-Petronell, Jensovic-Luzec, Kolomea (Nadwornaer Vorstadt)-Kniazdwor; nahezu vollendet erscheinen: die Linie Gaudenzdorf-Hietzing, die Linien Hliboka-Berhometh a. Sereth und Karapczin-Czudin der Bukowinaer Lokalbahnen. (Diese sämmtlichen Linien sind inzwischen eröffnet worden. Die Red.)

Die Bahnlinie Ottendorf-Landesgrenze.

Zur Herstellung dieser Anschlussstrecke der Linie Chotzen-Neusorge hat sich bei deren Konzessionirung im Jahre 1872 die Oesterreichisch-Ungarische Staats-Eisenbahngesellschaft verpflichtet, sobald die Oesterreichische Regierung dies verlangt. In dem zwischen dieser und der Preussischen Regierung im Vorjahre abgeschlossenen, die Regelung von Oesterreichisch-Preussischen Eisenbahnanschlüssen betreffenden Staatsvertrage wurde auch der Anschluss der Linie Ottendorf-Landesgrenze an eine auf Preussischem Gebiete zu bauende Linie Mittelsteine-Landesgrenze sichergestellt. Nachdem nunmehr die Preussische Regierung die Vorbereitung zur Herstellung der letztern Linie getroffen hat und die Ertheilung des Baukonsens von der Genehmigung der auf Oesterreichischem Gebiet gelegenen Anschlussstrecke durch die Oesterreichische Regierung abhängig macht, hat die Verwaltung der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft, unter Vorlage der Projekte für beide Anschlussstrecken, bei der Oesterreichischen Regierung um die Genehmigung des Projektes für die Eingangs erwähnte Linie angesucht und gleichzeitig die demnächstige Vorlage des Detailprojektes behufs Anordnung der politischen Begehung angekündigt.

Gesundheitszustand des Viehs in Ungarn.

Derselbe ist derzeit so günstig, dass seitens des Handelsministeriums der Transport von Schweinen, Schafen und Ziegen ohne vorangegangenen Beschau durch die Veterinärkommissionen ab 1. Dezember d. J. auf allen Bahnen gestattet wurde. Doch müssen solche Transporte von einem ungestempelten, von der betreffenden Behörde unentgeltlich ausgestellten Passirschein begleitet sein, welchem im Auslandverkehr eine Deutsche Uebersetzung beigegeben werden muss.

Einnahmen der Ungarischen Staatsbahnen.

Dieselben betragen nach dem offiziösen Blatte „Nemzet" in den drei Quartalen 1886 insgesammt 24 199 703 (+ 711 922) fl., die Ausgaben sind um 2 Millionen geringer als im Vorjahre. Das bisherige Resultat ist um 2 728 445 fl. günstiger. Der Nettogewinn betrug Ende September 9 620 838 fl.

Ein Ungarischer Bädeker.

Der letzten Eisenbahn-Direktorenkonferenz lagen drei Anträge vor und zwar seitens des Verfassers des Illustrirten Reiseführers Barchal und Borostyani, dann seitens der Aktiengesellschaft Steyrermühl und endlich von Seiten einer Leipziger Firma. Alle drei Anträge gehen dahin, seitens der Ungarischen Eisenbahnen ein Monopol zu erlangen. Die Konferenz fand die Verfassung eines Ungarischen Bädeker's für nothwendig, sprach sich aber gegen die Ertheilung eines Monopols aus und beschloss, die Anträge durch eine Kommission prüfen zu lassen. Zugleich wurde beschlossen, sich mit dem Kommunikationsministerium ins Einvernehmen zu setzen, welches diesem lebensfähigen Projekte seine materielle Unterstützung angedeihen lassen dürfte.

Sekundärbahn Nyiregyháza-Matészalka.

Der für diese Bahn veröffentlichten Konzessionsurkunde sind folgende Daten zu entnehmen: Die Länge der Bahn beträgt 57 km, die höchste Steigung 10 ‰, die schärfste Krümmung 300 m, das Gewicht der zu verwendenden Stahlschienen darf nicht geringer als 22 kg pro Meter sein. Ausser zwei Ausweichen wird diese Bahn die drei Stationen Matészalka, Nyir-Bátor und Nagy-Kallo, sowie die mit der Ungarischen Staatsbahn gemeinschaftliche Station Nyiregyháza besitzen. Das faktische Baukapital wird auf 1 265 000 fl. bemessen. Mit dem Unternehmer Armin Schwarz ist der Vertrag wegen des Baues und der Finanzirung dieser Bahn zu Stande gekommen. Dieselbe hat alle nach dem Vizinalbahngesetze zulässigen Erleichterungen zugestanden erhalten.

Der Transitverkehr aus Russland.

Der regere Transitverkehr von Russland nach Wien, welcher sich gegenwärtig bemerkbar macht, ist darauf zurückzuführen, dass dadurch der Ausfall der um diese Zeit sonst stärkern Zufuhren aus Rumänien ersetzt wird. Dieser Verkehr erreicht schon einen Umfang von 1 200 Waggons pro Monat. Der Russische Export wird, nachdem er sein Hauptgebiet Deutschland fast eingebüsst hat, wohl nicht mehr die Höhe erreichen, welche ihm in den beiden Vorjahren 500 Millionen Rubel d. i. gegen 25 pCt. des gesammten Russischen Verkehrs eingetragen haben. Der Petroleumimport von da ist noch sehr begrenzt, da das Petroleumbassin in Podwoloczyska noch nicht eröffnet werden konnte (s. die weiterfolgende Notiz).

Vorsichtsmassregeln bezüglich der im Verkehre befindlichen Lokomotiven.

Zur Verhütung von Unglücksfällen beim Untersuchen und Schmieren solcher Lokomotiven hat die Nordbahnverwaltung angeordnet, dass das Lokomotivpersonal unmittelbar nach dem Anhalten des Zuges und ohne vorher vollständig davon überzeugt zu sein, als eine Zustreckung oder Bewegung nicht mehr zu gewärtigen ist, die Untersuchung und Schmierung der innerhalb der Räder liegenden Theile einer Lokomotive vornehme Bei kalten eigenen oder als Fracht laufenden fremden Lokomotiven darf der begleitende Heizer irgend welche Untersuchung oder das Schmieren erst dann vornehmen, wenn er den zugführenden Lokomotivführer hiervon verständigt und wenn der diensthabende Verkehrsbeamte zu dieser Manipulation die ausdrückliche Erlaubniss gegeben hat. Eine solche Erlaubniss

darf der Beamte immer erst dann geben, wenn sich derselbe von der vollständigen Gefahrlosigkeit überzeugt hat. Bei geheizten resp. Zugslokomotiven darf weder der Lokomotivführer noch der Heizer irgend welche Untersuchung oder Schmierung an den innenliegenden Theilen vornehmen, bevor nicht einige Zeit nach dem Anhalten des Zuges verstrichen ist und bevor sie sich nicht überzeugt haben, dass eine Streckung oder Bewegung des Zuges nicht mehr erfolgt und demnach jede Gefahr beseitigt erscheint. Hierbei haben die Lokomotivführer jedesmal und unausgesetzt die Manipulation ihrer Heizer zu überwachen und bleiben für die Anwendung der grössten Vorsicht und Aufmerksamkeit verantwortlich.

Die Dividendenschätzung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Die Verwaltung dieser Bahn hat den Blättern folgendes Communiqué zugesendet: „Gegenüber manchen Berechnungen, welche in letzter Zeit über das Erträgniss der Kaiser Ferdinands-Nordbahn angestellt worden sind und die zumeist zu einer Schätzung desselben auf 115 bis 120 fl. pro Aktie führten, muss bemerkt werden, dass diese Kalkulationen im Allgemeinen auf zu günstigen Voraussetzungen beruhen. Dieselben unterschätzen hauptsächlich den Einfluss, welchen die neuen Kapitalslasten (Rückzahlung der Garantievorschüsse und sonstige Zahlungen an den Staat, Erweiterungsbauten etc.), sowie das Wegfallen des laufenden Garantievorschusses auf den Ertrag ausüben.“ — Diese auch in ihrer Form ungewöhnliche Erklärung ist durch den nachstehenden Sachverhalt vollkommen gerechtfertigt. Seit einiger Zeit vergeht fast kein Tag, ohne dass die Nordbahnaktie eine Kourssteigerung zu verzeichnen hätte; dieselbe wurde am 16. d. Mts. mit 2 335 fl. und am 26. d. Mts. schon mit 2 418 fl. notirt. Der Grund dieser Mehrbewerthung liegt nicht in der überaus günstigen Gestaltung der Einnahme, obzwar der Ausweis über die zweite November-Dekade nach langer Zeit ein auch nur bescheidenes Plus (Von 36 389 fl.) gegen die entsprechende Periode des Vorjahres zeigt, als vielmehr in den der Spekulation dienenden Zeitungsnotizen, in welchen die allergünstigsten Dividendenschätzungen angestellt wurden. Der Nordbahnverwaltung konnte es nicht angenehm sein, dass auf solche Weise Erwartungen wachgerufen wurden, die sich kaum verwirklichen können und welche überdies die Wirkungen des Konzessionsübereinkommens so günstig darstellen. Indessen hält man doch eine Dividende von 115 fl. deshalb für möglich, weil diese Ziffer von der Nordbahnverwaltung in ihrem Berichte an die ausserordentliche Generalversammlung vom 20. August 1885 in Aussicht genommen wurde.

Elektrische Bahn Meran-Dorf Tirol.

Dieses mehrmals aufgetauchte Projekt scheint sich nun verwirklichen zu wollen. Die Firma Siemens & Halske projektirt nämlich statt einer bisher vergeblich augestrebten Drahtseil- eine elektrische Bahn und zwar mittelst einer Trace über Unter-Mais, etwas indirekt nach Dorf Tirol führend, quer durch Ober-Mais, um hinter der Zenoburg die Passer zu übersetzen und von dort die Höhe des Kichelberges zu gewinnen. Die Anlagekosten würden bedeutend sein; als Hauptbedingung des Zustandekommens dieser Bahn ist jedoch die Zeichnung einer grossen Anzahl von Aktien im Kurbezirke selbst vorgesehen.

Eine neue Eisenbahngesellschaft.

Eine solche hat sich kürzlich in Prag gebildet. Dieselbe hat zunächst den Betrieb der Lokalbahn Potscherad-Wurzmes zur Grundlage. Das Aktienkapital der Gesellschaft beträgt 1 000 000 fl. (5 000 Stück Aktien à 200 fl.), auf welches vorläufig 50 pCt. eingezahlt wurden. Die Aktien der Gesellschaft werden derzeit nicht auf den Markt gebracht. Die bezeichnete Lokalbahn verbindet die Aussig-Teplitzer mit der verstaatlichten Pilsen-Priesener Bahn und ist soweit fertig, dass die Verkehrseröffnung für Anfang Dezember in Aussicht genommen ist. Den Betrieb übernimmt die Direktion der Staatsbahnen.

Der Petroleumverkehr der Carl Ludwigbahn.

Die Verwaltung der Carl Ludwigbahn hat, wie das „Fremdenblatt“ meldet, eine Anlage in Podwoloczyska beschlossen, um das von Odessa mittelst der Südwestrussischen Bahnen verfrachtete Petroleum in Reservoire einzupumpen und dann auf die eigenen Waggons zum Vertrieb nach Oesterreich zu bringen. Die Anlage ist nunmehr fertig, aber deren Inbetriebsetzung noch durch zolltechnische Schwierigkeiten behufs der Art und Weise der Verzollung und der hierfür nöthigen Instruktionen für die Finanzorgane behindert. Die Carl Ludwigbahn, welche sich mit Recht von diesem Petroleumverkehr eine wesentliche Förderung ihrer Ergebnisse erhofft, hat die genannte Anlage derart eingerichtet, dass sie jederzeit den erhöhten Ansprüchen gemäss auch vergrössert werden kann. Der Weg, den das Kaukasische Petroleum zu uns nimmt, ist folgender: Von Baku bis Batum, dem Russischen Hafen im Schwarzen Meere, wird das Petroleum in Röhren geleitet, aus welchen es mittelst Pumpwerken in die der Schwarzen Meer-Schifffahrtsgesellschaft gehörigen eigenen Petroleumschiffe in den Hafen von Odessa gelangt. Aus diesen Schiffen wird das Petroleum in die den Südwestrussischen Bahnen gehörigen Zisternenwaggons gepumpt und gelangt derart nach Podwoloczyska. Nachdem der Uebertritt der Russischen Waggons auf die Gleise der Carl Ludwigbahn wegen der Verschiedenheit der Schienenspurweite nicht stattfinden kann, so war eben die Aufstellung zweier grosser Reservoire geboten; eines niedriger gelegenen, in welches das Petroleum aus den Russischen Wagen eingefüllt wird und eines höher gelegenen, in welches das Petroleum durch Pumpwerke gehoben und aus welchen es wieder in die Oesterreichischen Petroleumwaggons überleert wird. Dieser Verkehr ist nunmehr durch Verträge, welche die Carl Ludwigbahn mit den Südwestrussischen Bahnen und der Schwarzen Meer-Dampfschifffahrtsgesellschaft abgeschlossen hat, vollkommen geregelt.

Die Wiener Stadtbahn.

Die im Handelsministerium tagende Enquetekommission hat ihre Berathungen unterbrechen müssen, um über die diesfalls noch rückständigen Fragen die nothwendigen Erhebungen zu pflegen. Inzwischen hat im Klub Oesterreichischer Eisenbahnbeamten Ingenieur Pollaczek einen Vortrag über die Organisation des Verkehrs von Wien und Umgebung mit besonderer Rücksichtnahme auf eine künftige Stadtbahn gehalten, dessen kurzen Auszug wir der „N. Fr. Pr.“ entnehmen. Der Redner besprach zunächst eingehend die Leistungsfähigkeit unseres Strassenfuhrwerkes und gelangte zu dem Schlusse, dass unter diesen Verhältnissen der lokale Verkehr nicht erweitert werden könne und eine Ansiedlung nach Aussen nicht gefördert werde. Er wies sodann auf Grund statistischer Daten der Londoner Metropolitan- und der Berliner Stadtbahn nach, dass die Konkurrenzfähigkeit einer Wiener Stadtbahn neben den bestehenden Verkehrsmitteln gesichert sei. Der Tramway würde keine direkte Konkurrenz geschaffen werden, indem die Einführung der Stadtbahn den Vortheil bieten würde, dass die Wiener statt in Döbling oder Währing sich auch in Purkersdorf oder in anderen Sommerfrischen werden ansiedeln können. Der Vortragende plaidirte für einen niedrigen Zonentarif der künftigen Stadtbahn, und zwar für 1,5 kr. pro Zugkilometer. Die Stationsdistanz müsste entsprechend den städtischen Bedürfnissen mindestens einen Kilometer betragen, und da andererseits auch ungünstige Steigungs- und Richtungsverhältnisse die Geschwindigkeit beeinflussen, so würde die Durchfahrung eines Kilometers der Stadtbahn durchschnittlich drei Minuten erfordern. Im weiteren Verlaufe seiner Ausführungen wies der Redner auf den Einfluss der Umwege auf die Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahn, auf die prozentuelle Belastung des Eisenbahn-Lokalverkehrs durch die Zufahrt und auf die Ersparnisse an Zeit und Kosten durch Einführung der Stadtbahn hin. Hiermit schloss er den ersten Theil seines Vortrages, welcher seitens des zahlreichen Auditoriums beifällig aufgenommen wurde. Der zweite Theil, welcher der eigentlichen Besprechung der Stadtbahn gewidmet sein soll, wurde wegen vorgerückter Stunde auf einen der nächsten Vortragsabende verschoben.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Deutsche und Rumänische Thronrede, das Programm der Minister Salisbury, Freycinet und Robilant sowie die zustimmenden Aeusserungen der ausländischen Presse über die Rede unseres Ministers des Aeussern sind sämmtlich Friedensverheissungen, mit welchen man sich über die noch nicht gelöste und gewiss auch sobald nicht zu lösende Frage der endlichen Gestaltung des Orientes hinwegtäuscht. Dazu die Nachrichten aus Berlin über eine enorme Steigerung der Industrie- und Bankpapiere daselbst — stimmten auf die Wiener Börse günstig, was auch den Bahnwerthen zu Gute kam. Selbst das vorerwähnte Communiqué der Nordbahn (2345) schwächte die Haussetendenz nur ein wenig ab; die mit grosser Vorsicht aufzunehmenden Dividendenschätzungen wirkten auf Staatsbahn (251.50) steigend, dagegen auf Carl Ludwigbahn (197) etwas weichend. Dasselbe gilt von Nordwestbahn (169.25) in geringerem, dagegen von Elbethal (169.25) deshalb in höherem Masse, weil es bei letzterer heisst, dass die richtiggestellten Einnahmen des ersten Semesters gegen die bisher provisorisch verlautbarten einen Ausfall von rund 75 000 fl. ergeben. Ueberhaupt war geringe Stimmung für Böhmische Bahnen, nachdem deren Oktoberausweise ergeben, dass die Einnahmen den vermehrten Transportmengen nicht entsprechen, was theils in der kurzen Verfrachtungsstrecke der Rüben, theils in den herabgeminderten Tarifen seine Erklärung findet; überdies ist der niedrige Wasserstand und das bisher milde Wetter dem Verkehre abträglich. Grosse Nachfrage hatten die Aktien der Waggon-Leihanstalten, deren Fusionirung in Aussicht genommen wird. Mehr Begehr war für Mährische Grenzbahn (15.25), trotz des Dementis der Nordbahn bezüglich des angeblichen Erwerbes dieser Bahn; es wird nun kolportirt, dass dieselbe verstaatlicht werden soll. Der zur Einlösung gelangende

Dezemberkoupon von 8,39 Millionen Gulden dürfte der Börse einen Theil davon zuführen, daher die Haussetendenz von einiger Dauer scheint.

Bayerische Staatsbahnen.

Hof-Marxgrün-Steben Eröffnung.

Die Lokalbahn Hof-Marxgrün-Steben wird am 6. Dezember d. J. dem provisorischen Betrieb übergeben. Die Entfernung zwischen Hof und Marxgrün-Steben beträgt 22,967 km.

Die Entfernung der einzelnen Zwischenstationen ist folgende ab Hof:

Station Neuhof	2,230 km
Haltestelle Köditz	6,808 „
„ Stegenwaldhaus	11,028 „
„ Rothenbürg	13,008 „
„ Selbitz	15,342 „
Station Naila	18,725 „
„ Marxgrün-Steben	22,967 „

Die Lokalbahn wird der Betriebsleitung in der Station Marxgrün-Steben unterstellt. Täglich werden nach jeder Richtung je 2 Lokalzüge abgefertigt mit einer Fahrzeit von 1 Stunde 45 Minuten und zwar ab Hof 7,40 Vormittags und 6,20 Abends, in Marxgrün-Steben ab 5 Morgens und 3,45 Nachmittags. Es werden nur Billete für die 3. Wagenklasse abgegeben. Die Billetabgabe und Gepäckabfertigung findet im oder am Zuge durch den Kondukteur statt.

Aus Italien.

Eröffnungen und Bauten.

Seilbahn zu Mondovi. Diese am 10. Oktober eröffnete, vom Ingenieur Ferretti erbaute Bahn, welche der von demselben Ingenieur in Biella errichteten Seilbahn ganz ähnlich konstruirt ist, gewährt den bisher getrennten Theilen der Stadt in erwünschter Weise die nöthige Verbindung; der Höhenunterschied der beiden Endstationen beträgt 120 m auf 550 m Länge. Die bewegende Kraft erzeugt eine Dampfmaschine von 8 Pferdekräften, die Wagen fassen 24 Personen; die Dauer einer Fahrt beträgt 8 Minuten und es können bis zu 100 Fahrten im Tage bewirkt werden.

Der Erbauer hat bereits einen Vertrag über den Bau einer gleichartigen Bahn für Bergamo abgeschlossen.

Reggio-Correggio ist am 23. Oktober dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Treviso-Belluno. Die 57,81 km lange Reststrecke Cornuda-Belluno ist am 10. November feierlich eingeweiht und damit eine Eisenbahn 2. Kategorie von 85,71 km Länge dem Verkehr gänzlich übergeben worden. Von genannten 57,81 km sind 34,96 km geradlinig, der Rest in Krümmungen bis zu 300 m Halbmesser, und nur 24 kurze Strecken horizontal gebaut. Stationen sind: Belluno, Feltre, Alano-Fener-Valdobiadene, Sedico Bribano, Sa. Giustina und Cesio Busche; Haltestellen sind: Pederobbe-Molinetto und Vas Quero. An grösseren Bauwerken sind bemerkenswerth: die marmorne Cordevolebrücke bei Bribano für Eisenbahn und Landstrasse, 180 m lang, mit 9 Bogen von je 16 m Spannung; der Vieriviadukt bei Busche, in Mauerwerk, eine Kurve bildend. Gesammtlänge 188 m, höchste Höhe 45 m, mit 9 Bogen zu je 15 m lichter Weite; die Caoramebrücke bei Nemeggio, 55 m lang, mit 3 Bogen zu je 15 m Spannweite; grosser Viadukt im Sivathal bei Belluno, grossentheils in Eisenbau, Gesammtlänge 120 m, höchste Höhe 47 m; die 38 m lange eiserne Gresalbrücke bei Bribano, an kleineren Brücken 26 in Mauerwerk und 37 in Eisen von 1—32 m Länge.

Parma-Spezzia. Die Arbeiten auf dieser Linie werden durchweg eifrig gefördert, so dass es den Anschein gewinnt, als ob die Strecke Pontremoli-Spezzia (41,75 km) zu Mitte des nächsten Jahres dem Betriebe wird übergeben werden können. Da indessen der 7,97 km lange Borgallotunnel noch längere Zeit zum Ausbau beanspruchen wird, so ist in Aussicht genommen, durch eine vorläufige Verlängerung bezw. Verbindung ab Filattiera nach Fornola der Ligurischen Bahn vorübergehend eine der beabsichtigten Linie entsprechende Aushilfslinie zu bilden.

Konzessionen.

Padua-Chioggia. Die auf 90 Jahre ertheilte Konzession für diese Linie ist nunmehr veröffentlicht. Aus dem unterm 8. Juli zwischen der Regierung und der Provinzialverwaltung Padua abgeschlossenen Vertrage sind folgende Punkte zu erwähnen: Die Provinz übernimmt Bau und Betrieb einer Eisenbahn ab Padua über Piove nach Chioggia für eigene Rechnung und Gefahr, erhält aber vom Staat auf 35 Jahre eine jährliche Beihilfe von 1000 L. für das Kilometer (mit Ausnahme der mit bereits bestehenden Bahnen gemeinsam zu führenden Strecken); der von der Venetianischen Baugesellschaft vorgelegte Entwurf ist massgebend, und hat die Eröffnung binnen 3 Jahren vom Tage der Konzessionsertheilung ab zu erfolgen. Die Ausführung geschieht gemäss der Vorschrift I für Nebenbahnen und mit Schienen von 30 kg Gewicht für das laufende Meter; Stationen bezw. Haltestellen sind zunächst für die Orte Padua, Saonara, Legnago, Piove, Pontelongo, Comezzola und Chioggia vorgesehen.

Seilbahnen in Neapel. Der Gemeindeverwaltung Neapel ist durch Königliches Dekret vom 19. September auf 90 Jahre die Konzession für zwei Seilbahnanlagen ertheilt worden, welche sie für eigene Rechnung und Gefahr erbauen und betreiben will: von der Piazza Montesanto sowie von San Pasquale a Chiaja einerseits ausgehend nach der Hochebene von Vomero andrerseits; die Gemeindeverwaltung kann die Konzession übertragen. Jede Bahn wird zweigleisig mit 1 m Spurweite, feststehendem Motor und direktem Seilbetrieb hergestellt, und zwar soll die erstgenannte Linie in 2 Jahren betriebsfähig vollendet und eröffnet sein. Die andere Strecke anlangend soll spätestens 18 Monate darauf deren Entwurf der Regierung vorliegen und binnen weiteren 2 Jahren nach erfolgter Genehmigung auch diese Linie betriebsfertig sein. Die Nichtinnehaltung der Termine hat das Verfallen der Konzession zur Folge. — Ausser den beiden Endstationen der Linien wird für jede derselben noch eine Zwischenhaltestelle bei dem Korso Vittore Emanuele nebst bequemen Zugängen in Aussicht genommen, für die erstere Linie ausserdem noch eine solche bei San Martino.

Tramways. Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat unterm 21. September 1886 der Provinzialverwaltung zu Vicenza die Genehmigung zum Bau eines Dampftramway ab Vicenza über Montagnana nach der Paduanischen Grenze ertheilt, nebst Abzweigungen Ponte di Barbarano nach Lovolo und Ponte delle Botti nach Lonigo.

Militärischer Eisenbahnkursus.

Unter Aufsicht des Kommandos des Grossen Generalstabes ist mit dem 1. November ein militärischer Unterrichtskursus bezüglich des Eisenbahn-Stationsdienstes eröffnet worden. Es sind dazu Hauptleute herangezogen worden, welche im eintretenden Bedarfsfalle den oberen Behörden der betreffenden Bezirke (entsprechend der im Deutschen Reich für den Mobilmachungsfall vorgesehenen Einrichtung der Eisenbahn-Linienkommisionen) beigegeben werden sowie Subalternoffiziere der Infanterie, Kavallerie, Artillerie und des Genie, auch verschiedene Unteroffiziere als Hilfspersonal.

Die Unterrichtszeit zerfällt in zwei Theile: der erste, vorbereitend und theoretisch, ist auf 15 Tage bemessen und die Unterweisung erfolgt für jede Gruppe bei der militärischen Bezirksbehörde des zum Sitz der Gruppe bestimmten Ortes; während des praktischen Theiles (zwei und ein halber Monat) werden die Militärpersonen auf die einzelnen Stationen vertheilt, für welche sie bestimmt sind.

Mittelmeer-Eisenbahnen, Betriebsergebniss.

Mit dem 30. Juni 1886 hatte der Gesammtumfang dieses Netzes das erste Betriebsjahr abgeschlossen und am 3. November fand eine Sitzung des Verwaltungsrathes statt, um die Ergebnisse dieses Jahres zu besprechen bezw. der Generalversammlung zu unterbreiten. Dem dabei erstatteten Jahresberichte sind einige wesentlichen Zahlen zu entnehmen, welche Uebersicht über die Verhältnisse gewähren.

Das Gesellschaftskapital von 135 000 000 L., in 27 000 Stück Aktien zu 500 L. getheilt, ist vollständig begeben; die beiden Raten von zusammen 27 000 000 L. (Schuld an den Staatsschatz für das übernommene rollende und sonstige Betriebsmaterial) wurden durch Baarbeträge bei den Bankiers der Gesellschaft und 13 499 386 L. in Schatzbons aus dem Portefeuille der Gesellschaft dargestellt. Letztere hat bisher noch keine Obligationen verausgabt.

Das Ergebniss des Betriebes stellte sich für das Hauptnetz auf 104 485 499 L. und auf 1 565 783 L. für das Nebennetz; davon vertragsgemäss für die Gesellschaft

bei ersterem Betrage 62½ pCt.	65 393 437 L.
bei letzterem 50 pCt. + 3 000 L. für 1 km	1 535 958 „
dazu an Nachnahme- und dergl. -Gebühren	2 076 587 „
und an verschiedenen Einnahmen	250 202 „
sowie als Schuldantheil des Staates für überlassenes Betriebs- und Rollmaterial pro 1885/86 einzustellen	3 910 000 „
zusammen	73 076 184 L.

Werden als Ausgaben dagegen gehalten:

Betriebsausgaben	68 568 651 L.
Allgemeine Kosten der Centralverwaltung	690 260 „
Betriebsausfall der Strecke Modane-Grenze	8 248 „
Anrechnung von $^1/_{20}$ der Kosten der Begründung und ersten Einrichtung der Gesellschaft (1 025 593 L.)	51 280 „
Steuern und Verschiedenes	510 504 „
zusammen	69 828 943 L.

so bleibt ein Reinertrag von . . . . 3 247 241 L.
Da zur Zahlung einer Verzinsung von 12½ L.
auf jede Aktie ein Betrag von . . . . . 3 375 000 „
erforderlich ist, so wurde vorgeschlagen . . 127 759 L.
als noch fehlenden Rest dem ordentlichen Reservefonds zu entnehmen, so dass letzterer mit dem Betrage von 2 527 755 L. in das neue Betriebsjahr hinübergeht. St.

Aus Frankreich.

Das fünfzigjährige Jubiläum der Französischen Eisenbahnen. Unter dem Vorsitz des früheren Oberingenieurs der Brücken- und Wegebauten, Montant, hat sich in Paris aus Ingenieuren und Vertretern von Spezialfächern ein Ausschuss gebildet, der um sich die klangvollsten Namen zu vereinigen gewusst hat, um das fünfzigjährige Bestehen der ersten Französischen Eisenbahn auf würdige Weise zu feiern.

Es ist dies die am 26. August 1837 eröffnete, 19 km lange Strecke der späteren Westbahn von Paris nach St. Germain; denn die in den Jahren 1830—34 im Departement der Loire erbauten Bahnlinien waren hauptsächlich Kohlenbahnen, die für die Beförderung von anderen Gütern und von Personen kaum in Betracht kamen, auch nur zeitweise für Lokomotivbetrieb benutzt wurden.

Nach einem letzthin gefassten Beschlusse des Ausschusses ist das Festprogramm dahin festgestellt worden, dass eine internationale Ausstellung der mit dem Eisenbahnwesen in Verbindung stehenden Gewerbe veranstaltet, dass ein internationaler Eisenbahnkongress behufs Untersuchung der Fragen der Sicherheit, der Bequemlichkeit u. s. w. abgehalten, dass die amtliche Einweihungsfeier der Linie Paris-St. Germain wiederholt, und dass ein Standbild von Marcus Seguin errichtet werde.

Die Ausstellung, an welcher sich Erfinder und Gewerbtreibende aller Welttheile betheiligen können, soll alle bekannten Wagen- und Lokomotivmodelle vereinigen.

So lange die Ausstellung dauert, wird auch der Kongress tagen, zu dessen Beschickung ausser sämmtlichen Eisenbahngesellschaften auch Vertreter der für das Eisenbahnwesen wichtigsten Gewerbzweige, die Handelskammern u. a. eingeladen werden sollen. Beschäftigen werden den Kongress Untersuchungen und Besprechungen hauptsächlich über die Mittel zur Herbeiführung grösserer Bequemlichkeit bei Eisenbahnfahrten und zur Verminderung der Unfälle.

Eine der interessantesten Feierlichkeiten des Jubiläums wird voraussichtlich die Wiedervorführung der amtlichen Einweihungsfeier der Linie Paris-St. Germain sein.

Schliesslich liegt es in der Absicht der Veranstalter der Feier, Marcus Seguin ein Standbild zu errichten, weil er es war, der den Eisenbahnen in Frankreich einen heimischen Boden erwarb. Ein eigenthümlicher Zufall ist es, dass der hundertjährige Jahrestag dieses hervorragenden Mannes mit dem fünfzigjährigen Jubiläum der ersten Französischen Eisenbahnen zusammenfällt.

Aus Russland.

Riga-Pleskau.

Schon zu Beginn der Bauarbeiten für die Bahn Riga-Pleskau verlautete, dass der Bau derselben bereits in zwei Jahren vollendet werden solle. Gegenwärtig ist, wie der „Felliner Anzeiger“ berichtet, abermals von einem Abschluss der Arbeiten zum Ende des nächsten Jahres (1887) die Rede. Mit den Arbeiten an der Riga-Pleskauer Eisenbahn ist man bis Riga gekommen. Ausser der Hauptlinie, welche die Mühlgrabenbahn unterführend, nach Andreasholm an der Düna laufen wird, sollen noch zwei Zweiglinien, die eine zum Dünaburger Bahnhof, die andere nach Mühlgraben gebaut werden, so dass von der neuen Bahn auch diese beiden Haltepunkte werden erreicht werden können. Nach Fertigstellung der Eisenbahn Riga-Pleskau soll alsdann die projektirte Linie Walk-Pernau in Angriff genommen werden. Dieselbe soll entweder von Walk über Kirbel nach Moiseküll und weiter durch das Tignische Gebiet, oder aber von Walk über Karkus nach Moiseküll und weiter geführt werden.

Neuer Centralbahnhof in Kiew.

Aus Kiew schreibt man der „Rigaschen Zeitung“: Auch unsere Eisenbahnverwaltung will den Hafen am Dnjepr in der unteren Stadt durch einen neuen Schienenweg mit der Eisenbahn verbinden und auf dem Bessarabischen Platze einen Centralbahnhof bauen.

Neue Art der Abrechnung der Regierung mit den garantirten Eisenbahnen.

Das Ministerium der Wegekommunikationen und der Finanzen hat in Absicht, bei den von der Regierung garantirten Eisenbahnen aus der ganzen Summe des Betriebs-Reingewinnes den Eisenbahngesellschaften nur denjenigen Theil desselben zur Verfügung zu stellen, welcher zur Rentenzahlung und zur Tilgung der von der Regierung garantirten und von den Gesellschaften realisirten Obligationen nöthig ist; der übrigbleibende Theil der Einkünfte soll der Krone ausgezahlt werden und zur Rentenzahlung und Tilgung der konsolidirten Obligationen dienen. Wenn von dieser der Krone zustehenden Summe noch ein Rest des Reingewinns verbleibt, soll derselbe der Gesellschaft zur Zahlung der Zinsen und Tilgung der Aktien ausgereicht werden. Im Falle der Rest des Reingewinnes für diesen Zweck nicht ausreichen sollte, wird die Regierung der Gesellschaft die fehlende Summe als Vorschuss auf Rechnung der Garantie aushändigen.

Litteratur.

Gewichtstabellen für rechtwinklige Prismen, Cylinder und Kugeln aus Gusseisen, Schmiedeeisen und Stahl, Bronce und Messing. Von W i l h e l m M e y e r, Ingenieur. Graz und Leipzig, Verlag von Ulrich Moser's Buchhandlung; 1886.

Von dem gewiss zutreffenden Gesichtspunkte geleitet, dass bei Gewichtsberechnungen häufig viele Zeit damit vergeudet wird, zuerst Kubikmasse auszurechnen, welche dann mit dem entsprechenden Koefffzienten des spezifischen Gewichts multiplizirt werden, hat der Herr Verfasser sich der Mühe unterzogen, Hilfstabellen behufs thunlichster Verringerung des bezeichneten Uebelstandes, insbesondere für die Zwecke des Maschinen-, Hoch-, Schiffbaues und dergl. zu berechnen. Wir zweifeln nicht, dass die 93 Seiten umfassenden Tabellen geeignet sind, zu der beabsichtigten Erleichterung der betheiligten Kreise beizutragen. K—e.

Kalender für Eisenbahnbeamte auf das Jahr 1887. Vierzehnter Jahrgang. Bearbeitet von einem Fachmann. Leipzig, Druck und Verlag von Leopold & Bär.

Noch ein Kalender für Eisenbahnbeamte! — Nicht ohne Bedauern sind wir der reichhaltigen Litteratur der Eisenbahn-Kalender bisher gefolgt, welche mit mehr oder weniger Gründlichkeit und mit einem gewiss nicht gering zu veranschlagenden Aufwande an Arbeitszeit und Leistung alle demselben Ziele zustreben. Mit stets gleicher Beharrlichkeit finden wir da zum grossen Theile immer wieder dieselben — an sich allerdings durchaus nützlichen — Vorschriften abgedruckt; aber wie manche Arbeitskraft würde für andere Zwecke frei werden, wenn es auch nur einigen dieser Unternehmungen gelingen könnte, sich — sicherlich nicht zum Schaden der Sache — zu gemeinsamem Werke zu vereinigen!

Der Herausgeber des vorliegenden Kalenders mag sich freilich vielleicht darauf stützen, dass sein Werk bereits den vierzehnten Jahrgang erlebt, und dass es daher wohl Sache jüngerer Konkurrenten sein dürfte, die Entsagungsfähigkeit erforderlichenfalls bis zur Selbstaufopferung zu treiben. Wie weit eine solche Auffassung mit Rücksicht auf den Absatz des Büchleins begründet sein kann, entzieht sich unserer Beurtheilung. Immerhin aber wäre demselben wohl eine vermehrte Sorgfalt bei der Prüfung und Berichtigung des Inhalts zu wünschen gewesen sein, als thatsächlich darauf verwendet worden zu sein scheint. Nur beispielsweise wollen wir zur Begründung dieses Urtheils u. a. folgendes hervorheben: Anstatt des (S. 217) zum Abdruck gebrachten „Reglement für die Berechnung der Nebenemolumente der (nicht den!) Beamten des Fahrdienstes“ vom 4. August 1881 ist schon seit dem 1. Juli 1885 ein neues Reglement in Kraft getreten; die (S. 243) mitgetheilten „Vorschriften über die Anwendung von Knallsignalen, sowie die Aufbewahrung von Knallpatronen“ sind unseres Wissens in der vorliegenden Form nicht, wie wohl angenommen werden könnte, für alle Preussischen Staatsbahnen massgebend; Königliche Direktionen der Berlin-Hamburger und der Breslau-Freiburger Bahn (S. 267), sowie eine Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn (S. 271) bestehen bekanntlich nicht mehr, u. s. w. Eigenthümlich berührt es auch, (S. 130) das „Vereinskarten-Reglement“ zu finden, welches mit Ablauf dieses Jahres nach Massgabe des auf der diesjährigen Generalversammlung des Vereins in Stuttgart gefassten Beschlusses überhaupt ausser Kraft tritt. Zur Entschuldigung dieser Unrichtigkeit mag vielleicht angeführt werden, dass die Drucklegung bereits im Gange oder erfolgt war, als jener Beschluss gefasst wurde; immerein ergibt sich auch hieraus, dass der Herausgeber schwerlich die wünschenswerthe Fühlung mit den in Frage kommenden Einzelnheiten des Eisenbahnwesens hat, da eine Aenderung hinsichtlich des Austausches der Vereinskarten schon seit längerer Zeit zu gewärtigen war. — Im übrigen müssen wir bekennen, dass uns die Gesichtspunkte, nach welchen das — unseres Erachtens ausserdem in einem Kalender vielfach entbehrliche — Material angeordnet ist, nicht klar geworden sind. K—e.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 95 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 4. Dezember 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Eröffnungen.

Kolomeaer Lokalbahnen. Betriebseröffnung der Theilstrecke Peczenizyn-Sloboda rungurska. Am 1. Dezember l. J. wird die Theilstrecke Peczenizyn-Sloboda rungurska-Kopalnia der Kolomeaer Lokalbahnen dem Betriebe übergeben.

Die Station Sloboda rungurska-Kopalnia ist für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgüter - Verkehr, die Haltestelle Rungury für den Personen- und Gepäckverkehr mit beschränkter Güter-Auf- und Abgabe, die Haltestellen Peczenizyn Markt, Peczenizyn Markowka und Sloboda rungurska wies sind für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet.

Im übrigen gelten diesbezüglich die Bestimmungen unserer Bekanntmachung vom 15. September 1886.

Wien, am 13. November 1886. (2495)
K. K. priv. Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahngesellschaft,
als betriebsführende Verwaltung.

2. Güterverkehr.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Dezember d. J. ist ein 3. Nachtrag zur 2. Abtheilung unseres internen Gütertarifs vom 1. November 1881 erschienen, welcher Aenderungen und Ergänzung der Ausnahmetarife enthält und von unseren Güterstationen unentgeltlich zu beziehen ist. Soweit derselbe noch nicht veröffentlichte Erhöhungen enthält, bleiben die bisherigen Sätze noch bis einschliesslich 14. Januar k. J. in Kraft.

Karlsruhe, den 30. November 1886. (2496)
Generaldirektion.

An Stelle der in den Heften III a, IV a und V a des **Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs** enthaltenen Ausnahmesätze für Eisenwaaren des Spezialtarifs II (mit Bestimmung zum überseeischen Export), sowie der Roheisen-Ausnahmesätze im Heft IV a treten am 1. Dezember d. J. neue, im Allgemeinen ermässigte Taxen in Gültigkeit. Nur die Roheisen-Ausnahmesätze der Station Beckingen erhöhen sich um 8 Cts. pro Tonne, indessen kommen die bisherigen niedrigeren Sätze noch bis zum 15. Januar k. J. zur Anwendung. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 27. November 1886. (2497)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Im **Süddeutschen Eisenbahn - Verband** (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen) wird mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. der III. Nachtrag zum Gütertarif, Theil II, Heft 3 (Saarbrücken-Bayerischer Verkehr) ausgegeben. Derselbe enthält Frachtsätze für Bingerbrück, Birkenfeld, Neubrücke, Heimbach, Kreuznach, Kronweiler, Münster a/Stein, St. Wendel und Türkismühle, Stationen des Kgl. Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrh.), sowie Frachtsätze für die Stationen Förtschendorf, Ludwigsstadt, Probstzella, Rothenkirchen und Steinbach der Bayerischen Staatsbahn, ferner Aenderungen und Ergänzungen der Instradirungsvorschriften und kann von den betheiligten Endbahnen, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich bezogen werden.

München, den 26. November 1886. (2498)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Kohlenverkehr. Die Sätze der Ausnahmetarife A und B im Heft 5 des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Kohlentarifs vom 15. Juni 1884 für den Verkehr zwischen Dortmunderfeld, Hörde und Marten B. M. einerseits und Amersfoort, Station der Niederländischen Centralbahn andererseits werden am 15. Januar k. J. um je 40 ℳ für 10 000 kg erhöht.

Elberfeld, den 1. Dezember 1886. (2499)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der Ausnahmefrachtsatz für Petroleum und Naphta von Mannheim nach Aalen wird vom 15. Januar k. J. ab auf 1,33 ℳ für 100 kg erhöht.

Karlsruhe, den 30. November 1886. (2500)
Generaldirektion.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Der im Nachtrag VIII zum Tarifheft 1 enthaltene Ausnahmetarif No. 24 für Schlacken etc. wird vom 1. k. Mts. ab auf die nachgenannten Ungarischen Stationen mit den daneben bezeichneten Schnittsätzen (der Schnitttafel I) ausgedehnt:

I. Stationen der Kaschau-Oderberger Bahn

Station	
Abos	0,78
Igló Löcse	0,62
Kassa	0,81
Istvánhütte	0,70
Markusfalva	0,64

II. Stationen der Ungarischen Staatsbahn

Station	
Also Sajo	0,91
Beszterczebanya	0,56
Bettler	0,90
Gombaszög	0,86
Horka	0,84
Pelsöcs	0,85
Rozsnyo	0,88
Tornallja	0,81

Mark pro 100 kg. (2501)
Breslau, den 30. November 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussisch - Bayerischer Verband. Vom 1. Dezember d. Js. ab findet eine unmittelbare Güterabfertigung und Gebührenberechnung von und nach Eichhofen, Station der Bayerischen Staatsbahn, statt. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterexpeditionen.

Erfurt, den 28. November 1886. (2502)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die nachbenannten **Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes** von diesseitigen Oberschlesischen Stationen und zwar:

a) im diesseitigen Lokalverkehr,
b) nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin etc. (vom 15. November 1884), Bromberg etc. (vom 1. September 1885), Erfurt (Anhang zum Staatsbahn-Gütertarif Breslau-Erfurt, vom 1. Januar 1885), Magdeburg, Frankfurt a/M. und Hannover (vom 1. Februar 1885), Altona etc. (Anhang zum Staatsbahn-Gütertarif Breslau-Altona etc. vom 15. Januar 1886), der Mecklenburgischen Friedrich-Franz, Mecklenburgischen Südbahn etc. (Anhang zum Hanseatisch-Ostdeutschen Verband-Gütertarif, vom 15. Juli 1886), der Sächsischen Staatseisenbahnen etc. (vom 15. November 1884), der Alt-Damm-Colberger Bahn (vom 15. Oktober 1884), der Stargard-Cüstriner Bahn etc. (vom 1. Januar 1885) und ferner nach Stettin und Swinemünde trans. seewärts (vom 15. Juli 1883)

finden fortan auch auf Steinkohlen-Briquets Anwendung.

Breslau, den 26. November 1886. (2503)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn und Lokalbahn Jaroslau-Sokal. Jahres-Abonnementkarten pro 1887. Für das Jahr 1887 gelangen mit Gültigkeit vom 1. Januar 1887 nachfolgende Preise für Jahres-Abonnementkarten, gültig zur Fahrt auf allen Strecken der K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwigbahn einschliesslich der Lokalbahn Jaroslau-Sokal zur Einführung, und zwar:

Preis einer Jahres-Abonnementskarte für die		
I.	II.	III.
Wagenklasse		
in Gulden Oesterreichischer Währung Noten		
300	225	150

Die in den ab 1. Januar 1886 gültigen Nachträgen VIII bezw. III zum Lokal-Personentarife der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn vom 1. September 1876 resp. zum Tarife der Lokalbahn Jaroslau-Sokal vom 1. Januar 1885 enthaltenen Bestimmungen über die Ausgabe von Jahres-Abonnementskarten, haben auch für die pro 1887 auszugebenden Jahres-Abonnementskarten zur Fahrt auf sämmtlichen Strecken Gültigkeit.

Jahres-Abonnementskarten für Theilstrecken auf den Linien der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn und Lokalbahn Jaroslau-Sokal werden fortan nicht mehr ausgegeben.

Wien, den 28. November 1886. (2504)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn.

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Im Anschluss an die unsererseits unter dem 6. Oktober d. J. veröffentlichte Bekanntmachung des Herrn Finanzministers vom 1. Oktober 1886, welche lautet:

„Bekanntmachung.

Durch § 5, Absatz 2 und 3 des Gesetzes vom 17. Mai 1884 (Ges.-S. S. 129), § 5, Absatz 2 des Gesetzes vom 23. Februar 1885 (Ges.-S. S. 11) und § 5, Absatz 2 des ferneren Gesetzes vom 23. Februar 1885 (Ges.-S. S. 43) ist der Finanzminister ermächtigt worden, die Prioritätsanleihen der verstaatlichten Eisenbahnen, soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung zu kündigen, sowie auch den Inhabern der Schuldverschreibungen dieser Anleihen die Rückzahlung der Schuldbeträge oder den Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen anzubieten und die Bedingungen des Angebots festzusetzen.

Von diesen Ermächtigungen mache ich in Betreff der nachfolgend bezeichneten Schuldverschreibungen der Altona-Kieler Eisenbahn, nämlich:

1. der vierprozentigen Prioritätsobligationen I. Emission (Privilegium vom 19. Mai 1864) und
2. der vierprozentigen Prioritätsobligationen II. Emission (Privilegien vom 21. November 1866, 18. Januar 1868 und 20. Dezember 1876),

dahin Gebrauch, dass ich den Inhabern den Umtausch ihrer Schuldverschreibungen gegen Schuldverschreibungen der $3^1/_2$ prozentigen konsolidirten Staatsanleihe jetzt unter folgenden Bedingungen anbiete:

a) Für die umzutauschenden Schuldverschreibungen wird derselbe Nennbetrag in Schuldverschreibungen der $3^1/_2$ prozentigen konsolidirten Staatsanleihe gewährt.
b) Den Inhabern werden die umzutauschenden Schuldverschreibungen mit den bisherigen Zinsansprüchen noch bis zum zweitnächsten Zinsenfälligkeitstermine der Obligationen belassen, also bis zum 1. Juli 1887.

Diejenigen Inhaber, welche dieses Angebot annehmen wollen, haben ihre diesbezügliche Erklärung bis einschliesslich den 30. Oktober 1886 schriftlich oder mündlich bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona oder bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg, sowie bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Frankfurt a/Main unter vorläufiger Einreichung der Obligationen abzugeben.

Berlin, den 1. Oktober 1886.
Der Finanzminister.
von Scholz.“

ergeht Seitens des Herrn Finanzministers folgende weitere

Bekanntmachung.

Auf Grund der Ermächtigung im dritten Absatze des § 5 des Gesetzes vom 17. Mai 1884 (Ges.-S. S. 129) und der Bestimmungen der betreffenden Privilegien kündige ich hiermit

a) die 4 pCt. Altona-Kieler Eisenbahn-Prioritätsobligationen I. Emission (Privilegium vom 19. Mai 1864), und
b) die 4 pCt. dergleichen Obligationen II. Emission (Privilegien vom 21. November 1866, vom 18. Januar 1868 und vom 20. Dezember 1876),

soweit nicht deren Inhaber auf den durch meine Bekanntmachung vom 1. Oktober d. J. angebotenen Umtausch gegen $3^1/_2$ pCt. Staatsschuldverschreibungen eingegangen sind, oder in der weiter unten bewilligten Nachfrist noch darauf eingehen werden, zur baaren Rückzahlung am 1. Juli 1887.

Die Auszahlung des Nominalbetrages der gekündigten Obligationen erfolgt vom 1. Juli 1887 ab bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona und bei der Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse zu Berlin (Dir.-Bez. Altona) gegen Ausantwortung der Obligationen selbst und der dazu gehörigen noch nicht fälligen Zinskoupons und der Talons.

Der Geldbetrag etwa fehlender Zinsscheine wird von dem Betrage der zu leistenden Zahlung gekürzt.

Die Verpflichtung zur Verzinsung der Obligationen erlischt mit dem 30. Juni 1887.

Uebrigens will ich, da nach deshalb eingegangenen Gesuchen viele Besitzer von Prioritätsobligationen thatsächlich verhindert gewesen sind, dieselben zum Zwecke des demnächstigen Umtausches gegen $3^1/_2$ pCt. Schuldverschreibungen der konsolidirten Anleihe innerhalb der von mir bewilligten, mit dem 30. Oktober d. J. abgelaufenen Frist zur Abstempelung zu bringen, hierdurch für die Eingangs bezeichneten Prioritätsobligationen zu dem nämlichen Zweck eine weitere letzte Frist bis zum 31. Dezember d. J. einschliesslich unter den in meiner Bekanntmachung vom 1. Oktober d. J. angegebenen Bedingungen bewilligen.

Berlin, den 24. November 1886.
Der Finanzminister.
von Scholz.

Vorstehende Bekanntmachungen des Herrn Finanzministers werden mit dem Bemerken veröffentlicht, dass die Erklärungen über die Annahme des Angebots des Umtausches gegen Schuldverschreibungen der $3^1/_2$ pCt. konsolidirten Staatsanleihe bis einschliesslich den 31. Dezember d. J. bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona, bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Dir.-Bez. Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg oder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Frankfurt a/M. schriftlich oder mündlich abgegeben werden können. Den bezüglichen Erklarungen ist ausser den Schuldverschreibungen (Obligationen) selbst ein Verzeichniss, welches Nummern und Nennwerth der letzteren enthält, für jede Gattung von Obligationen besonders in doppelter Ausfertigung beizufügen. Das eine Exemplar wird mit einer Empfangsbescheinigung versehen, dem Einsender sofort wieder ausgehändigt und ist von demselben bei einstweiliger Wiederausantwortung der von der Annahmestelle mit einem Vermerk zu versehenden Obligationen zurückzugeben.

Formulare zu den erwähnten Verzeichnissen können von den vorgenannten Kassen unentgeltlich bezogen werden.

Wegen Einreichung der Obligationen zum Umtausch gegen $3^1/_2$ pCt. Staatsschuldverschreibungen wird später das Erforderliche veranlasst werden.

Altona, den 30. November 1886. (2505)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Bei der am 1. Dezember 1886 stattgehabten 2. öffentlichen Ziehung von 96 Stücke 4 pCt. Obligationen sind nachstehende Nummern gezogen worden:

I. Obligationen à 2000 *M.*
No. 53 861 bis 53 876 16 Stücke.
II. Obligationen à 400 *M.*
No. 37 411 bis 37 490 80 Stücke.

Die Rückzahlung der gezogenen 4 pCt. Obligationen findet vom 1. Mai 1887 ab statt, von welchem Tage an die Verzinsung der gezogenen Obligationen aufhört.

Die Zahlung geschieht bei folgenden Kassen:

in Wien bei der Liquidatur der Gesellschaft,
„ „ bei der K. K. priv. Oesterr. Kreditanstalt für Handel & Gewerbe,
„ Pest bei der Ungarischen Allgem. Kreditbank,
„ Triest bei den Herren Morpurgo & Parente,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Berlin bei Herrn S. Bleichröder,
„ „ bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft,
„ Leipzig bei der Allgem. Deutschen Kreditanstalt,
„ Dresden bei der Filiale der Allgem. Deutschen Kreditanstalt,
„ Hamburg bei der Norddeutschen Bank,
„ „ bei den Herren L. Behrens & Söhne,

in Hamburg bei den Herren M. M. Warburg & Co.,
„ Basel bei den Herren von Speyr & Co.
Wien, am 1. Dezember 1886. (2506)
Der Verwaltungsrath.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Am 1. Dezember 1886 hat die 14. statutenmässige Verloosung der Aktien der Gesellschaft öffentlich stattgefunden, es wurden hierbei nachstehende

659 Aktien gezogen:

No. 335301	bis	335400	100	Stücke
„ 514701	„	514800	100	„
„ 607801	„	607900	100	„
„ 618642	„	618700	59	„
„ 618701	„	618800	100	„
„ 697301	„	697400	100	„
„ 699401	„	699500	100	„
			659	Stücke

Die Rückzahlung dieser Aktien mit je 500 Frcs. sowie die Ausfolgung der Genussaktien (Art. 49 der Statuten) geschieht vom 1. Mai 1887 ab bei folgenden Kassen:

in Wien bei der Liquidatur der Gesellschaft,
„ „ bei der K. K. priv. Oesterr. Kreditanstalt für Handel & Gewerbe,
„ Pest bei der Ungarischen Allgem. Kreditbank,
„ Triest bei den Herren Morpurgo & Parente,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Berlin bei Herrn S. Bleichröder,
„ „ bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft,
„ Leipzig bei der Allgem. Deutschen Kreditanstalt,
„ Dresden bei der Filiale der Allgem. Deutschen Kreditanstalt,
„ Hamburg bei der Norddeutschen Bank,
„ „ bei den Herren L. Behrens & Söhne,
„ Basel bei den Herren von Speyr & Co.
Wien, am 1. Dezember 1886. (2507)
Der Verwaltungsrath.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Bei der am 1. Dezember 1886 stattgehabten 27. öffentlichen Ziehung von

15 810 3 pCt. Obligationen

sind nachstehende Nummern gezogen worden:

Serie A.

No.				
No.	11801	à	11900	100
„	46901	„	47000	100
„	60001	„	60100	100
„	60301	„	60400	100
„	73801	„	73900	100
„	99701	„	99800	100
„	106841	„	106900	60
„	126001	„	126100	100
				760

Serie C.

No.	12301	à	12400	100
„	26671	„	26682	12
„	28401	„	28500	100
				212

Serie D.

No.	718601	à	718700	100
„	722101	„	722171	71
„	768601	„	768700	100
„	822301	„	822400	100
„	881001	„	881100	100
„	917501	„	917600	100
„	947401	„	947500	100
„	950901	„	951000	100
„	954201	„	954300	100
„	987501	„	987600	100
„	987701	„	987707	7
„	1013001	„	1013100	100
„	1017601	„	1017700	100
„	1032001	„	1032100	100
„	1037301	„	1037400	100
No.	1074801	à	1074900	100
„	1084601	„	1084700	100
„	1090901	„	1091000	100
				1678

Serie F.

No.	2974501	à	2974600	100
„	2995101	„	2995200	100
„	3025711	„	3025759	49
„	3090601	„	3090700	100
„	3117201	„	3117300	100
„	3133901	„	3134000	100
				549

Serie H.

No.	21001	à	21100	100
„	40501	„	40600	100
„	49301	„	49400	100
„	64701	„	64800	100
„	67601	„	67700	100
„	89401	„	89500	100
„	102042	„	102100	59
„	135401	„	135500	100
„	158501	„	158600	100
„	164501	„	164600	100
„	176101	„	176200	100
„	259201	„	259300	100
„	283001	„	283100	100
				1259

Serie J.

No.	302101	à	302200	100
„	307001	„	307007	7
„	322201	„	322300	100
„	366801	„	366900	100
„	403301	„	403400	100
„	435301	„	435400	100
„	446401	„	446500	100
„	457501	„	457600	100
„	457701	„	457800	100
„	485901	„	486000	100
„	494501	„	494600	100
„	510501	„	510571	71
„	541101	„	541200	100
„	559301	„	559400	100
„	578001	„	578100	100
„	613401	„	613500	100
„	634301	„	634400	100
„	693201	„	693300	100
				1678

Serie K.

No.	8901	à	9000	100
„	69301	„	69400	100
„	70001	„	70100	100
„	111101	„	111200	100
„	148201	„	148300	100
„	163401	„	163500	100
„	168901	„	169000	100
„	169301	„	169400	100
„	191201	„	191300	100
„	252701	„	252800	100
„	262942	„	263000	59
„	274301	„	274400	100
„	290401	„	290500	100
				1259

Serie M.

No.	3168401	à	3168500	100
„	3185927	„	3186000	74
„	3196001	„	3196100	100
				274

Serie O.

No.	7601	à	7700	100
„	12501	„	12600	100
„	15001	„	15100	100
„	16901	„	17000	100
„	37471	„	37476	6
„	76501	„	76600	100
„	84501	„	84600	100
„	136101	„	136200	100
„	190901	„	191000	100
				806

Serie P.

No.	59701	à	59800	100
„	83501	„	83600	100
„	115901	„	116000	100
„	124341	„	124387	47
„	138101	„	138200	100
„	163001	„	163100	100
No.	164701	à	164800	100
„	178401	„	178500	100
„	182501	„	182600	100
				847

Serie S.

No.	1104701	à	1104800	100
„	1122001	„	1122100	100
„	1126901	„	1127000	100
„	1130101	„	1130200	100
„	1143001	„	1143100	100
„	1144201	„	1144300	100
„	1162101	„	1162200	100
„	1180901	„	1181000	100
„	1204801	„	1204900	100
„	1212101	„	1212200	100
„	1218601	„	1218700	100
„	1231201	„	1231278	78
„	1309401	„	1309500	100
„	1315901	„	1316000	100
„	1373101	„	1373200	100
„	1384801	„	1384900	100
„	1459301	„	1459400	100
				1678

Serie T.

No.	1530701	à	1530800	100
„	1554301	„	1554400	100
„	1571301	„	1571400	100
„	1598221	„	1598265	45
„	1604901	„	1605000	100
„	1630801	„	1630900	100
„	1638601	„	1638700	100
„	1666701	„	1666800	100
„	1683501	„	1683600	100
				845

Serie U.

No.	3280001	à	3280100	100
„	3296001	„	3296100	100
„	3296701	„	3296800	100
„	3307451	„	3307500	50
„	3315701	„	3315800	100
„	3319501	„	3319600	100
				550

Serie V.

No.	2765201	à	2765300	100
„	2774901	„	2775000	100
„	2834501	„	2834600	100
„	2863152	„	2863200	49
„	2924201	„	2924300	100
„	2940101	„	2940200	100
				549

Serie X.

No.	2079501	à	2079600	100
„	2223401	„	2223500	100
„	2286301	„	2286400	100
„	2290701	„	2290800	100
„	2291501	„	2291600	100
„	2392701	„	2392800	100
„	2394901	„	2395000	100
„	2410601	„	2410700	100
„	2458601	„	2458700	100
„	2493101	„	2493200	100
„	2493701	„	2493800	100
„	2512301	„	2512400	100
„	2532201	„	2532300	100
„	2548401	„	2548500	100
„	2595701	„	2595800	100
„	2649953	„	2650000	48
„	2655201	„	2655300	100
„	2670701	„	2670800	100
„	2698301	„	2698400	100
„	2731201	„	2731300	100
„	2749101	„	2749200	100
				2048

Serie Z.

No.	1717801	à	1717900	100
„	1727611	„	1727628	18
„	1772101	„	1772200	100
„	1833901	„	1834000	100
„	1839001	„	1839100	100
„	1901801	„	1901900	100
„	1948401	„	1948500	100
„	1978701	„	1978800	100
„	1983501	„	1983600	100
				818
			Totale	15 810

Die Rückzahlung der gezogenen 3 pCt. Obligationen mit je 500 Frcs. findet [mit Ausschluss der Obligationen Serie X] vom 2. Januar 1887 ab, die der Obligationen Serie X vom 1. April 1887 ab statt, von welchem Tage an die Verzinsung der gezogenen Obligationen aufhört.

Sofern daher auf spätere Verfallstermine lautende Zinsen-Koupons [derselben zur Einlösung gelangt wären, würde der dafür bezahlte Betrag bei der Einlösung der Obligationen von dem Kapitalsbetrage in Abzug gebracht werden.

Die Zahlung geschieht bei folgenden Kassen:

in Wien bei der Liquidatur der Gesellschaft,
" " bei der K. K. priv. Oesterr. Kreditanstalt für Handel & Gewerbe,
" Pest bei der Ungarischen allgem. Kreditbank,
" Triest bei den Herren Morpurgo & Parente,
" Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
" Berlin bei Herrn S. Bleichröder,
" " bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft,
" Leipzig bei der allgem. Deutschen Kreditanstalt,
" Dresden bei der Filiale der Allgem. Deutschen Kreditanstalt,
" Hamburg bei der Norddeutschen Bank,
" " bei den Herren L. Behrens & Söhne,
" Basel bei den Herren von Speyr & Co.

Wien, am 1. Dezember 1886. (2508)
Der Verwaltungsrath.

5. Submissionen.

Verdingung von Zinkchlorid. Die im Rechnungsjahre 1887/88 erforderlichen 130 000 kg Zinkchlorid sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedarfs-Nachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 80 ₰ bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

Angebot auf Lieferung von Zinkchlorid

bis zum Eröffnungstermine am Dienstag, den 21. Dezember 1886, Vormittags 11 Uhr, an das diesseitige Materialienbüreau ein zusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 4. Januar k. J. ab. Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sind in No. 66 des Deutschen Reichsanzeigers vom 17. März 1886 veröffentlicht. (2509)

Magdeburg, den 27. November 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von Betriebsmitteln für Nebenbahnen. Die Lieferung nachstehender Betriebsmittel soll vergeben werden:

10 Stück dreiachsige Tenderlokomotiven (2 Loose),
10 Stück zweiachsige Personenwagen II./III. Kl. (1 Loos),
17 Stück zweiachsige Personenwagen III. Kl. (2 Loose),
12 Stück zweiachsige Personenwagen IV. Kl. (1 Loos).

Ferner die dazu gehörigen
92 Rädersätze mit Speichenrädern, 204 Stück Tragfedern nebst 255 Stück Spiralfedern und 204 Stück Lagerkasten in je einem Loose.

Eröffnung der Angebote ist auf Sonnabend den 18. Dezember 1886 Vormittags 11 Uhr im maschinentechnischen Büreau anberaumt. Bedingungen und Zeichnungen liegen hier zur Ansicht aus und werden auch gegen Zahlung von 5 ℳ für Lokomotiven, von 3 ℳ für Wagen, von 2 ℳ für Radsätze, von 3 ℳ für Trag- und Spiralfedern und von 2 ℳ für Lagerkasten durch den Kanzleivorsteher Peltz verabfolgt. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (2510)

Elberfeld, den 29. November 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

K. Württb. Staatseisenbahn. Die Lieferung von 116 Radreifen für Lokomotiven und Tender ist zu vergeben.

Die Verzeichnisse, Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können von dem Sekretariat der Generaldirektion bezogen werden.

Die Angebote, welche die Aufschrift „Angebot für Radreifen" tragen müssen, sind versiegelt bis zum 18. Dezember d. J. Nachmittags 3 Uhr bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Stuttgart, den 27. November 1886.
Generaldirektion (2511)
der K. W. Staatseisenbahnen.
Hofacker.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 28 000 Unterlagsplatten aus Flussstahl soll vergeben werden. Angebote, in welchen die verlangte Lieferfrist anzugeben ist, sind, mit bezüglicher Aufschrift versehen, bis zum 11. Dezember d. Js. hier einzureichen. Die Bedingungen nebst Zeichnungen können gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 24. November 1886. (2512)
Grossherzogliche Direktion.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 96. 1886.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 8. Dezember 1886.

Eisenbahnbauten in Rumänien.

Die ersten Glieder des grossen, durch die Königlichen Dekrete vom 15. Mai und 1. Juni 1882 sanktionirten Bahnnetzes zur Vervollständigung der schon bestehenden Linien und zur Erschliessung wichtiger Landestheile Rumäniens sind Mitte November dieses Jahres in einer Länge von 250 km dem Betriebe übergeben worden.

Als erste Hauptbahnstrecke der neuen Linien ist am 1./13. November d. J. Berlad-Vaslui eröffnet worden. Bei einer Länge von 53 km ist sie mit Minimalradien von 1000 m und Maximalgefällen von 0,006 gebaut; dabei sind 48,62 pCt. in Steigung resp. Gefälle und 51,38 pCt. in der Horizontalen befindlich; in gerader Linie sind 79,71 pCt. und in Kurve 20,29 pCt.

Die Bahn führt durch ein ziemlich flaches, stellenweise sehr sumpfiges Thal dem Berlad aufwärts folgend, welchen sie fünf Mal mittelst Brücken von 42,0 m Stützweite übersetzt. Die Eisenkonstruktion ist nach Schwedler'schem System ausgebildet; das Gewicht der vollständigen Brücke ist 62 t. (Preis für die Tonne montirt 585 Frcs.) Das Profil der Widerlager ist bei diesen wie auch bei den anderen grösseren Objekten dieser Bahn unterschnitten, wodurch Dank der Ausführung in Bruchsteinen mit Mosaikverkleidung eine ziemliche Ersparniss erzielt worden ist.

Die Hochbauten der sechs Stationen sind in Backsteinrohbau ausgeführt.

Die Zwischenstation Crasna wird späterhin noch als Kopfstation für die 1,00 m Schmalspurbahn Crasna-Husch-Pruth dienen, welche vorläufig jedoch nur bis in die Nähe der Distriktshauptstadt Husch auf eine Länge von 27 km gebaut wird, da der letzte Abstieg in das Pruththal und nach Husch ein sehr schwieriger ist. Die Wasserscheide wird vermittelst einer langen Rampe von 25 ‰ erreicht.

Ohne die projektirte Verbindung Vaslui-Jassy ist die Strecke Tecuciu-Berlad-Vaslui eine Sackbahn, deren letztes Glied in einer Länge von 65 km dringend nothwendig ist, um die Bahn wirklich rentabel zu machen. Diese Linie führt aber durch gebirgiges und namentlich starken Rutschungen ausgesetztes Terrain: lange Rampen mit 20 ‰ und drei grössere Tunnels sind zur Ueberwindung der Wasserscheide zwischen Berlad und Bachlui nöthig. Bis zum Ausbau dieses wichtigen Theiles der Linie wird aber noch ein Zeitraum von ca. drei bis vier Jahren verstreichen. Für den Getreide- und Viehexport der reichen Distrikte zwischen der Hauptlinie im Sereththale und dem Pruth ist diese Bahn von hervorragender Bedeutung, da sie Jassy und den Norden Rumäniens fast in gerader Linie mit dem Hafen Galatz verbindet.

Als zweite Hauptlinie ist am 5./17. November der grösste Theil der wichtigen Linie Bukarest-Fetesci (149 km), nämlich Bukarest-Ciulnitza in der Länge von 109 km eröffnet worden. Diese Bahn führt durch ein absolut unbewohntes und bis vor wenigen Jahren auch unbebautes Land, zu dessen Aufschluss sie dienen soll.

Im westlichen Theil kreuzt die Bahn einige tief eingeschnittene Thäler, deren Sohle beim tiefsten 22 m unter Planie liegt und deren obere Breite zwischen 400 und 500 m wechselt. Der Grund dieser Thäler ist eine erhebliche Schicht Schlamm, auf dessen Oberfläche ein dünner Wasserfaden der Donau zu nach Süden sich bewegt. In dieser Region können noch feste Ansiedelungen bestehen dank dem vorhandenen Wasser, aber jenseits einer Linie, die auf etwa 65 km östlich von Bukarest sich nord-südlich zieht, ist Wasser in geringen Quantitäten erst auf 60 bis 65 m zu finden. Hier sieht man nicht mehr die für die Südosteuropäischen Länder so charakteristischen Brunnenschwengel, deren Bewegung auf der weiten Haide allein das Vorhandensein lebender Wesen anzeigt, dafür wird

über eine niedrige Gabel ein Seil gelegt, welches von Ochsen gezogen das Wasser in kaun genügenden Quantitäten für die Hirten und deren Vieh emporfördert. Diese riesige Haide, Baragan genannt, ist im Norden von dem Fluss Jalomitza, im Süden von der Donau begrenzt, besitzt eine durchschnittliche Breite von 40 — 50 km und war früher nur mit dem Suhat (wildes Steppengras), Erica und andern Steppenpflanzen bewachsen; jetzt ist nach endlosen Bemühungen mehrerer grossen Grundbesitzer fast die ganze Fläche urbar gemacht und zum weitaus grössten Theil mit Mais bepflanzt; es fehlen nur die nöthigen Hände, um den ganzen Baragan bebauen zu können.

Die neue Linie läuft ungefähr in der Mitte dieser Haide von Westen nach Osten und zwar in der Nähe der Linie, welche die grossen Güter trennt, denn zum Verständniss dieser Eintheilung muss noch hinzugefügt werden, dass die Güter alle mit nur einer Seite am Wasser liegen, an dessen Rand auch die Dörfer liegen, aus denen Montag Morgens alle arbeitsfähigen Hände oben auf die Hochebene ziehen, um erst am Sonnabend Abend an den Herd zurückzukehren. Die Leute wohnen in Kolonien von Erdhütten und unter Schutzdächern von Stroh und Heu, meistens jedoch vorziehend, unter freiem Himmel zu schlafen.

Diese grosse Ebene und die fast ebenso grosse, nur viel welligere Fläche des nördlichen Baragans nördlich der Jalomitza war und ist noch heute das Eldorado des leidenschaftlichen Jägers, der vor keinen Entbehrungen zurückscheuend hier der aufregenden Jagd auf die Grosstrappe (otis tarda), die Zwergtrappe (otis tetrax), die wilde Gans, den wilden Schwan, im Süden auch noch auf den Pelikan und ungezähltes Wasserwild obliegt.

Die ursprüngliche Trace lief zum grossen Theil längs der Jalomitza und wurde erst in der Kommission darauf hingewiesen, wie wichtig es für die Erschliessung des Baragans sei, die Linie mitten durch denselben laufen zu lassen; diese Ansicht hat dann auch den Sieg davongetragen.

An interessanten Bauwerken fehlt es im allgemeinen hier, ausgenommen einen eisernen Tunnel (zur Ersetzung eines nicht mehr betriebsfähigen gewölbten Durchlasses), welcher, in die Lehne eines tiefen Thales eingeschnitten, zur Abführung des Wassers dient. Der lichte Durchmesser ist 2,57 m; die Röhre besteht aus gusseisernen Platten, deren 5 einen Ring von 0,75 m Länge bilden. Die Gesammtlänge der eisernen Röhre ist 57 m und lehnt sich an zwei gemauerte, starke Stirnen an.

Die Minimalradien dieser Linien sind 800 m (auf der freien Strecke 1000 m), die Maximalgefälle 0,006, in Kurve liegen kaum 3,75 pCt. der Bahn, während gerade Strecken bis zu einer Länge von 74 km vorkommen.

Die einzige eiserne Brücke ist in der Nähe von Bukarest gelegen und hat 10 m Weite und Bahn oben.

Die Hochbauten der 12 Stationen sind in Backsteinrohbau ausgeführt.

Quer zu dieser Bahn läuft die normalspurige Sekundärbahn Calarasi-Ciulnitza-Slobozia, welche den Hafen Calarasi, an der Borcea gelegen, mit der Hauptbahn in Ciulnitza verbindet und dann sich gegen Norden zu bis zu dem an der Jalomitza gelegenen Dorfe Slobozia fortsetzt. Der grösste Theil dieser 46 km langen Bahn läuft in demselben Terrain, wie es weiter oben für die grosse Bahn geschildet ist. Der Unterschied zwischen dem hochwasserfreien Quai an der Borcea und dem Bahnhofe Calarasch wird durch eine etwa 2 km lange Rampe von 0,015 überwunden, während das Hochplateau des Baragans mittelst einer Rampe von 0,010 erstiegen wird. Auf der nördlichen Seite vermittelt eine über 3 km lange Rampe von 0,010 den Abstieg in das Jalomitzathal. Die Jalomitza wird vermittelst einer 120 m weiten Brücke ($2 \times 60{,}5 + 2 \times 7{,}00$) in 10,5 m Höhe über Hochwasser überschritten. Der Mittelpfeiler dieser Brücke ist 14,25 m unter Hochwasser pneumatisch fundirt und steht etwa 7,5 m im thonigen Sand, während die letzten 2 m im festen Thon sich befinden. Die Hauptwiderlager sind 13 m unter Hochwasser ebenfalls pneumatisch fundirt, während die sekundären Widerlager im Damm stecken und auf Pfählen stehen.

Fundationen des Pfeilers und der Widerlager (137 Frcs. für das Kubikmeter) . .	154 560	Frcs.
Pfeiler- und Widerlageraufbauten . . .	85 150	„
Eisenkonstruktion	112 500	„
Gesammtkosten	352 220	Frcs.

Von dieser Linie liegen 38,2 pCt. in der Horizontalen und 61,8 pCt. im Gefälle, während 91,4 pCt. Gerade und 8,6 pCt. Kurven sind. Der Minimalradius beträgt 280 m.

Der Oberbau dieser Bahn besteht aus 17 kg-Schienen, welche ursprünglich für schmalspurige Sekundärbahnen bestimmt waren. Die Schienen mussten verwendet werden und liegen auf der freien Strecke, während die Weichengleise und die Weichen selbst mit 24 kg-Schienen konstruirt sind.

Als Betriebsmaterial fungiren die gewöhnlichen Wagen der Hauptbahn; für die Lokomotiven dagegen ist eine Tenderlokomotive mit 3 gekuppelten Achsen und 27 t Dienstgewicht an Stelle der Lokomotiven der Hauptbahn eingeführt. Die Maschinen sind von den vereinigten Werken Mülhausen-Grafenstaden gebaut und haben nur den Nachtheil, dass die Wasserbehälter mit 2 m³ Inhalt nicht genügen.

Die dritte Hauptbahnstrecke ist am 9./21. November eröffnet worden. Es ist dies der Haupttheil der Linie Faurei-Fetesti (87,85 km), welcher von Faurei, einer Station der Linie Buzeu-Galatz, nur bis zur Jalomitza reicht, da die Brücke noch nicht ganz fertiggestellt ist und somit diese wie der letzte südliche Theil mit der grossen 7 km langen Rampe auf die Höhe des südlichen Baragans hinauf erst im nächsten Jahre eröffnet werden kann.

Der Charakter der Landschaft ist schon bei Gelegenheit der Beschreibung der Linie Bukarest-Ciulnitza wiedergegeben; fügen wir noch hinzu, dass das Terrain zwischen der Abzweigstation und dem Flusse Jalomitza bedeutend hügeliger und welliger ist, als der hohe südliche Baragan und dass Wasser nur nördlich der Jalomitza zu erbohren ist, so ist beinahe genügend hierüber gesagt. Noch eine Besonderheit zeigt dieser Theil des Landes, die vielen Movilen, d. h. grosse abgestumpfte Erdkegel, welche sich von 3 m über das umgebende Terrain bis zur Höhe von 10 m und mehr erheben. Die meisten dieser — künstlichen — Hügel bezeichnen Grenzpunkte der Güter; andere hinwiederum mögen Wachtpunkte gegen die Streifschaaren der den Türkischen Heeren ehemaliger Zeiten vorauseilenden Tscherkessenhorden sein, wie heute noch das ganze Donauufer entlang in Distanzen von etwa 2 km sogenannte Piquets, auf Erdhügeln erbaute Blockhäuser, bestehen.

Die Minimalradien dieser Linie sind 700 m, das Maximalgefälle 0,006; in Kurve liegen 12,27 pCt., während 87,73 pCt. der Bahn in gerader Strecke sind.

Von grösseren Kunstbauten sind einige kleinere Brücken von 10 und 20 m zu erwähnen und ausser diesen noch die in 3 Oeffnungen à 42 m Stützweite die Jalomitza übersetzende Brücke, deren Ueberbau aus Schwedlerträgern desselben Systems wie für die Linie Berlad-Vaslui besteht. Die Fundationen der 2 Widerlager und 2 Pfeiler dieser Brücke sind pneumatisch; sie reichen bis zur Tiefe von 6 m resp. 10 m unter Flusssohle. Der Einheitspreis für den Kubikmeter Fundation inkl. Caissons ist 133 Frcs.

Von der im Sommer nächsten Jahres zu eröffnenden Endstation Fetesci der Linien Bukarest-Fetesci und Faurei-Fetesci aus fällt die Bahn sofort mit 0,01 gegen das Thal der Donau zu, um dort zuerst die Borcea mittelst niedriger Brücke, sodann die Insel Balta und schliesslich die Donau auf 30 m über H. W. liegender Brücke zu passiren.

In diesen Novembertagen ist eine Gesammtlänge von rot. 250 km, nämlich

Berlad-Vaslui	52,0 km
Bukarest-Ciulnitza	108,6 „
Ciulnitza-Calarasi	28,6 „
Faurei-Tandarei	57,0 „
	246,2 km

eröffnet worden. Noch in diesem Jahre sollen weitere 40 km von Piatra nach Dragaschani, einem der Hauptweinemporien Rumäniens, in Betrieb gegeben werden.

Im nächsten Jahre — 1887 — sodann werden noch 500 km dem Verkehr übergeben werden und damit auch ein ganz bedeutender Schritt zur Hebung des Landes, zur Vermehrung des Volkswohlstandes und zur Erleichterung des Verkehrs in dem sich in langer Linie dem Laufe der Karparthen anschmiegenden Lande vorwärts gethan sein. Wird erst dann noch das riesige Werk der grossen Donaubrücke, welche die längste Brücke der Welt werden wird, ebenso wie seine Träger die anderer Brücken um ein erkleckliches überflügeln werden, dem Verkehre übergeben sein, was, wenn Frieden der Welt erhalten bleibt, wohl in ungefähr 6 Jahren zu hoffen ist, so kann Rumänien stolz auf sein Eisenbahnnetz und die in demselben enthaltenen Bauten sein.

Am 1. November 1869 ist die erste Rumänische Bahn mit 70 km eröffnet worden (die Dobrudscha-Bahn schon am 4. Oktober 1860) und nach kaum 17 Jahren ist das Netz auf über 2 500 km angewachsen, eine Zahl, welche einem Verhältniss von ungefähr 575 km für 1 Million Einwohner oder 24 km pro 1 000 qkm gleichkommt; nach der Tabelle des Statistikers G. Stürmer (allerdings vom Jahre 1874, da dem Verfasser dieses Artikels eine neuere Tabelle nicht zur Verfügung stand) würde Rumänien in Beziehung des Verhältnisses von Einwohnerzahl zu Bahnen zwischen Frankreich und Deutschland, in Bezug auf Verhältniss von Flächeninhalt zu Bahnen zwischen Oesterreich-Ungarn und der Schweiz seinen Platz einnehmen. Das dünnbevölkerte Land hat somit in nicht zwei Jahrzehnten das erreicht, was Staaten, welche unter die alten Kulturstaaten der civilisirten Welt gerechnet werden müssen, erst nach 50jähriger fortwährender Arbeit erreicht haben, was um so mehr anzuerkennen ist, als nicht allein die Transportschwierigkeiten, sondern auch der Mangel an Arbeitskräften erheblich hindernd in den Weg trat.

Bukarest, im November 1886. A. Gaedertz.

Aus dem Deutschen Reich.

Zur Verstaatlichung Preussischer Privatbahnen.

Ueber die, der Generalversammlung der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft vom 27. v. Mts. vorangegangenen Erörterungen hinsichtlich der Verstaatlichung dieser Bahn und über den Verlauf der Versammlung selbst, welche, wie wir bereits in unserem letzten Berichte (S. 1000) kurz bemerken konnten, die Ablehnung des Ankaufsgebotes der Regierung beschlossen hat, liegen nunmehr die näheren Mittheilungen vor. In der, unter dem Vorsitze des Bauraths Lent-Berlin tagenden Generalversammlung waren 17 Aktionäre anwesend, welche 13 258 Stimmen vertraten. Von letzteren wurden 11 987 Stimmen gegen und 1 271 Stimmen für die Verstaatlichung abgegeben. Demnächst aber wurde der Antrag des Herrn Kuczinski-Berlin: „die Generalversammlung wolle beschliessen, das Kaufanerbieten der Königlichen Staatsregierung anzunehmen unter der Modalität, dass die den Stammaktionären angebotene Konvertirungsprämie von 24 auf 48 ℳ verdoppelt oder aber die den Stammaktionären zu gewährende Rente in einer anderen der Königlichen Staatsregierung passend erscheinenden Weise auf $2^1/_2$ pCt. in $3^1/_4$ prozentige Konsols bemessen wird“ mit 11 709 gegen 1 549 Stimmen angenommen.

Entscheidend für die Ablehnung des Regierungsangebotes, welche mit Rücksicht auf die unklare Stellung mehrerer Grossaktionäre zu demselben vorher durchaus zweifelhaft war, scheinen die Ergebnisse der Erörterungen gewesen zu sein, welche an Ort und Stelle in letzter Zeit mit besonderem Eifer hinsichtlich der muthmasslichen Entwickelung und Rentabilität der Bahn angestellt worden sind. Auf Grund dieser Erhebungen glaubte man zu der Hoffnung berechtigt zu sein, dass durch die voraussichtlich günstige Entwickelung der industriellen Anlagen, an welche die Dortmund-Gronauer Bahn angeschlossen ist, mit der Zeit nicht nur die Schäden etwaiger weiterer Konkurrenzmassregeln ausgeglichen, sondern noch erhebliche Ueberschüsse erzielt werden könnten. Ein ganz besonders Vertrauen wurde hierbei auf die Leistungsfähigkeit der Zeche Gneisenau gesetzt, bezüglich deren demnächstiger ausserordentlicher Entwickelung man die höchsten Erwartungen zu hegen scheint, da der Ansicht Ausdruck gegeben ist, dass dieselbe sogar in der Lage sein dürfte, die Dortmund-Gronauer Bahn vollständig zu versorgen, falls letzterer das Holländische Absatzgebiet erschlossen würde.

Die Furcht vor etwaigen, infolge des ablehnenden Beschlusses der Generalversammlung vielleicht zu gewärtigenden, verschärften Konkurrenzmassregeln der Preussischen Staatsbahnen hatte übrigens einen Süddeutschen Aktionär veranlasst, den folgenden Antrag einzubringen: „Die Generalversammlung wolle beschliessen, die Verwaltung zu veranlassen, dass sie gegen alle unbilligen, schädigenden Einwirkungen seitens der benachbarten Preussischen Eisenbahnverwaltungen mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln beim Herrn Minister, beim Landtage und beim Reichstage Schritte thun und über den Erfolg derselben die Aktionäre nicht nur durch den Geschäftsbericht, sondern auch durch Mittheilungen in der Fachpresse auf dem Laufenden erhalte.“ Mit Nachdruck und zweifelloser Berechtigung wurde hiergegen jedoch der Preussischen Staatsregierung das Vertrauensvotum ertheilt, dass dieselbe sicherlich, wie bisher, so auch ferner ihre eigenen Interessen stets nur innerhalb der Grenzen der Loyalität fördern und dem Privateigenthum, welches unter ihrer Mitwirkung entstanden und durch dessen theilweise Erwerbung sie heute im Bahnwesen so mächtig geworden sei, auch ferner den Schutz gewähren werde, der ihm nach Recht und Gesetz gebühre. Dieser Auffassung entsprechend hatten sich die Grossaktionäre und die Verwaltung einstimmig sowohl gegen die Abstimmung über den Antrag, als auch gegen die Aufnahme desselben in das Protokoll erklärt, und derselbe wurde demzufolge auch seitens des Antragstellers zurückgezogen.

Die am 30. v. Mts. auf Grund des Generalversammlungsbeschlusses vom 5. v. Mts. in Berlin zusammengetretene zweite ausserordentliche Generalversammlung der Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft, an welcher unter dem Vorsitze des Königlichen Eisenbahn-Direktionspräsidenten, Herrn Wex, 55 Aktionäre mit 4 275 Stimmen theilgenommen haben, hat den Uebergang des Unternehmens an den Staat beschlossen. Ueber den Verlauf der Verhandlung berichtet die „Vossische Zeitung“ folgendes: Nachdem der von der Regierung vorgeschlagene Vertrag, betreffend den Ankauf der Berlin-Dresdener Eisenbahn, noch einmal vollständig verlesen worden war, wiederholte der Staatskommissarius, Herr Oberregierungsrath Reitzenstein, die bekannte Erklärung betreffs der Unabänderlichkeit des Kaufpreises. Hierauf ergriff Herr Regierungsrath Maass als Mitglied der die Berlin-Dresdener Eisenbahn verwaltenden Königlichen Eisenbahndirektion Berlin das Wort zur Vertheidigung gegen die in der Presse erhobenen Vorwürfe, wonach die Direktion Berlin die Ansprüche des Militärfiskus an die Terrains des hiesigen Dresdener Eisenbahnhofes den Aktionären unrichtig geschildert habe. Es wäre behauptet worden, dass die Ansprüche des Militärfiskus durch das Enteignungsgesetz vom 11. Juli 1874, speziell des § 57, aufgehoben seien. Dies wäre nicht der Fall, indem dies Gesetz nur neue Bestimmungen für Enteignungen betrifft; sonach seien auch nur diejenigen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 aufgehoben, welche auf enteignete Grundstücke Bezug nahmen. Der Militärfiskus aber verkaufte bekanntlich die fraglichen Terrains freihändig an die Gesellschaft. Sollten hierüber andere Meinungen sich geltend machen wollen, so müsse man doch anerkennen, dass das Gesetz vom 11. Juli 1874 keine Bestimmung enthält, wonach dasselbe rückwirkende Kraft erhält. Mithin bleibe das Eisenbahngesetz mit seinen Vorschriften gültig für alle diejenigen Geschäfte, welche unter seiner Herrschaft bis zum Erlasse anderer Gesetze abgeschlossen sind. Vom Militärfiskus wurden durch Vertrag vom 5. November 1873 187 090 qm erworben; ausserdem sind jedoch 18 023 qm Wege, welche jene Terrains zerstückeln und erheblich im Werthe verringern, ohne irgend einen Rechtsgrund einfach annektirt worden, und haben sich jetzt hierzu verschiedene Besitzer mit Zahlungsansprüchen gemeldet, nämlich die Stadt Berlin, Gemeinde Schöneberg und die Potsdamer Eisenbahn. Diesen Zahlungsansprüchen gegenüber hat sich die verwaltende Direktion bis jetzt passiv verhalten, weil sich noch niemand vollgiltig als Besitzer legitimiren konnte; wahrscheinlich sei die Stadt Berlin als Besitzer anzusehen. Nachdem im weiteren Verfolg der Debatte von verschiedenen Aktionären diesen Ansichten theils entgegengetreten, theils beigepflichtet und die Offerte der Staatsregierung noch nicht einmal nach allen Richtungen beleuchtet worden war, wurde zur Abstimmung geschritten; das Resultat derselben war die Annahme der Staatsofferte ohne Amendements 3 640 Stimmen, welche 10 920 000 ℳ des Grundkapitals vertraten,

gegen 597 Stimmen, welchen 1 791 000 *M.* Grundkapital entsprachen, während 38 Stimmen ungültig waren. Dieser Beschluss ist nach den Statuten rechtsgültig, weil er durch Dreiviertelmajorität der in der Versammlung vertretenen Aktionäre mit einem Grundkapital von mehr als 9 533 260 *M.* gefasst wurde. Hierauf wurde seitens des Herrn Bankier Rudloff-Grübs gegen die Rechtsgültigkeit des Beschlusses Protest erhoben und dieser Einspruch damit begründet, dass das Stimmverhältniss ein anderes sei, als in der Generalversammlung vom 5. November d. J., welche zuerst über die Staatsofferte Beschluss zu fassen gehabt habe. Endlich wurden Herr Regierungsrath a. D. Dulong-Wernigerode und Herr Geh. Kommerzienrath Zschille-Dresden als Kommissare zur Vollziehung des Vertrages Namens der Gesellschaft erwählt und dem bisherigen Aufsichtsrath der Dank der Gesellschaft für die bisherige Verwaltung ausgesprochen.

Die am 3. d. Mts. abgehaltene Generalversammlung der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahngesellschaft, in welcher 25 222 Stimmen vertreten gewesen sind, hat zu keinem endgültigen Ergebniss geführt. Nach dreistündiger lebhafter Erörterung wurde beschlossen, die Abstimmung über das Verstaatlichungsanerbieten zu vertagen und einer aus 3 Aktionären bestehenden Kommission die weitere Berathung der Angelegenheit und die etwa weiterhin erforderlichen Verhandlungen mit der Regierung zu übertragen. Die Kommission soll einer am 6. Januar k. J. einzuberufenden Versammlung bezüglichen Bericht erstatten. Gegen diesen Beschluss wurde von 7 Aktionären, welche 9 000 Stimmen vertreten, Widerspruch erhoben. In die Kommission wurden die Herren Ludwig Goldstücker und Jacob Landau (Berlin) und Bernhard Caspar (Hannover) gewählt.

Auch die zweite ausserordentliche Generalversammlung der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft, welche am 29. v. Mts. stattgefunden hat, ist bis zur endgültigen Abstimmung über das Angebot der Regierung nicht gelangt. Vertreten waren 1 716 Stammaktien mit 1 266 600 *M.* und 2 221 Stamm-Prioritätsaktien mit 1 332 600 *M.* Nachdem der Aufsichtsrath erklärt hatte, dass er die Entscheidung über die Ablehnung oder Annahme des Staatsangebots der Versammlung anheimgebe, fand nach einigen weiteren Erörterungen zunächst eine vorläufige Abstimmung statt. Hierbei lehnten zwei Berliner Aktionäre, welche mehr als ein Viertel des Stamm-Aktienkapitals vertraten, die Verstaatlichung ab, wie angegeben wird, weil sie der Anschauung zuneigten, dass die über die Aussichten der Bahn als ferneres Privatunternehmen mitgetheilten Darstellungen zu ungünstig gehalten, und dass die bestehenden Unzuträglichkeiten nur vorübergehender Art seien. Nach Feststellung dieses Ergebnisses wurde auf den Antrag der Stamm-Prioritätsbesitzer mit 3 477 gegen 706 Stimmen die Vertagung der Generalversammlung und die — inzwischen bereits zum 30. d. Mts. erfolgte — Einberufung einer neuen Generalversammlung beschlossen. Bei einer, nach dem Vertagungsbeschlusse vorgenommenen alleinigen Abstimmung der Stammprioritäten wurde übrigens einstimmig das Verstaatlichungsangebot, sowie ein Antrag Deichmann (Köln) genehmigt, welcher dahin geht, dass die Stammaktien auf die Baarzahlung verzichten und dieselben mit 44 *M.* für die Aktie den Stamm-Prioritätsaktien überweisen mögen.

Durch den Beschluss der Generalversammlung ist eine eigenthümliche Lage geschaffen. Bekanntlich ist die Regierung seit dem 1. d. Mts. an ihr Gebot nicht mehr gebunden, auch hat dieselbe, wie in der Versammlung seitens der Direktion mitgetheilt wurde, eine von der letzteren beantragte Verlängerung der Gültigkeit des Angebots bis zum 1. Februar k. J. schon abschlägig beschieden. Ob die Regierung unter den vorliegenden Verhältnissen geneigt sein dürfte, ihre ablehnende Haltung bis auf weiteres aufzugeben, muss abgewartet werden. Jedenfalls soll, nach einer Meldung des „Berl. Act." dem Direktor der Bahn, Herrn Tull, in dieser Angelegenheit kürzlich bereits eine Audienz seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten ertheilt worden sein, deren Zweck es gewesen sei, festzustellen, ob der letztere auf eine Erwerbung der Bahn noch nachträglich eingehen werde, wenn die Generalversammlung das Staatsangebot unverändert oder mit einer für das Staatsinteresse gleichgültigen Abänderung annehmen werde. Eine bestimmte Zusicherung soll Herrn Tull jedoch nicht gegeben sein.

Inzwischen sind auf die Tagesordnung der bereits zum 30. d. Mts. einberufenen neuen Generalversammlung folgende Punkte gesetzt: 1. Beschlussfassung über die Annahme des staatsseitigen Angebotes zum Ankauf der Bahn, mit der Abänderung, dass die baare Zuzahlung von 12 *M.* bezw. 24 *M.* auf die Stammaktien nicht gezahlt, sondern statt dessen 44 *M.* baare Zuzahlung auf jede Stammprioritätsaktie geleistet werde. 2. Im Falle der Ablehnung dieses Antrages: Beschlussfassung über unveränderte Annahme des staatlichen Angebotes und in beiden Fällen über die Liquidation der Gesellschaft.

Nicht unerwähnt wollen wir noch lassen, dass beim Beginn der Generalversammlung ein juristisches Gutachten zur Verlesung gebracht wurde, welches sich dahin erklärt, dass die Versammlung lediglich über die blosse Annahme oder Ablehnung der ursprünglichen Staatsofferte zu beschliessen habe. Das Gutachten führt zur Begründung verschiedene Punkte an; in erster Linie das Aktiengesetz; ferner verhindere eine etwaige Aenderung des ursprünglich zur Abstimmung gestellten Antrages die Vollmachtträger an der Ausübung ihres Stimmrechtes im ursprünglichen Sinne und bedeute auch für diejenigen Aktionäre, die abwesend und nicht vertreten seien, eine Benachtheiligung, indem dieselbe eine willkürliche Verschlechterung des ihnen seitens des Ministers zugesicherten Kaufpreises in sich schliesse. In der That soll ein Berliner Aktionär der Bahn auch bereits bei dem Amtsgerichte in Aachen Protest gegen den in der letzten Generalversammlung gefassten Beschluss eingelegt haben.

Nach dem bisherigen Stande der Verstaatlichungsangelegenheit ist das Angebot des Staates also von der Oberlausitzer, Angermünde-Schwedter und Berlin-Dresdener Eisenbahn angenommen und von der Nordhausen-Erfurter, Dortmund-Gronau-Enscheder und Ostpreussischen Südbahn verworfen worden, während die Frage bezüglich der Marienburg-Mlawkaer und der Aachen-Jülicher Bahn noch in der Schwebe geblieben ist. Wie übrigens die Hoffnungen der Aktienbesitzer derjenigen Bahnen, welche die Verstaatlichung abgelehnt haben, auf eine fernere gesicherte Existenz ihrer Unternehmungen mit den nicht unerheblichen Koursrückgängen der betreffenden Aktien, welche namentlich neuerdings auffällig bemerkbar geworden sind, zusammenzureimen sein möchten, wollen wir dahingestellt sein lassen. Ueberhaupt scheint sich auch nachträglich eines nicht geringen Theiles der Aktienbesitzer dieser Bahnen eine gewisse Unruhe über den gefassten ablehnenden Beschluss bemächtigt zu haben. So verlautet u. a., dass eine Anzahl von Aktionären der Nordhausen-Erfurter Bahn unter Hinterlegung des zwanzigsten Theiles des Aktienkapitals an den Aufsichtsrath der Gesellschaft die Aufforderung gerichtet habe, eine ausserordentliche Generalversammlung einzuberufen, auf deren Tagesordnung der Antrag auf nachträgliche unveränderte Annahme des Verstaatlichungsangebots der Regierung zu setzen sei. Infolge dieses Ansuchens soll eine Sitzung des Aufsichtsrathes behufs Erwägung des weiterhin einzuschlagenden Verfahrens zum 12. d. Mts. einberufen sein.

Kündigung von Prioritätsobligationen verstaatlichter Preussischer Eisenbahnen.

Seitens des Finanzministers sind von den Prioritätsobligationen verstaatlichter Eisenbahnen, soweit deren Inhaber nicht auf den bereits angebotenen Umtausch eingegangen sind, oder in der bis zum 31. d. Mts. bewilligten Nachfrist noch eingehen werden, zur baaren Rückzahlung am 1. Juli 1887 gekündigt worden: die 4 pCt. Prioritätsobligationen

- der Altona-Kieler Eisenbahn I. und II. Emission,
- der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, Serie IV, I. und II. Emission,
- der Berlin-Görlitzer Eisenbahn Lit. C,
- der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn I. und II. Emission und Lit. B und C,
- der Köln-Mindener Eisenbahn I. und III. Emission Lit. A, B und Ba,
- der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn von 1861,
- der Rheinischen Eisenbahn III. Emission (ursprünglich 4½ Prozent) und I. Emission (ursprünglich 5 pCt.),
- der Thüringischen Eisenbahn I., III., IV. und V. Emission und
- der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn Lit E und F, sowie von letzterer die 4½ pCt. Prioritätsobligationen Lit. D.

Von der Reihe 4 pCt. Prioritätsobligationen verstaatlichter Preussischer Privatbahnen, für welche ein Umtausch gegen 3½ pCt. Preussische Konsols bis Ende Oktober angeboten worden war, sind jetzt alle zur Rückzahlung gekündigt bis auf die Prioritätsobligationen der Breslau-Freiburger Bahn.

Preussen: Vorarbeiten für Eisenbahnen.

Die Erlaubniss zur Anfertigung genereller Vorarbeiten ist dem unter dem Vorsitz des Berg- und Hüttendirektors Schöller zu Neuwied für die Herstellung einer schmalspurigen Eisenbahn im Wiedbachthale von Neuwied bis Asbach gebildeten Komitee für eine Fortsetzung dieser Schmalspurbahn von Asbach bis zur Station Hennef der Deutz-Giessener Eisenbahn ertheilt worden

Direktionsbezirk Bromberg: Garnsee-Lessen Eröffnung.

Dem von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg ressortirenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Thorn ist die Verwaltung und Betriebsleitung der Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Garnsee nach Lessen nach ihrer demnächstigen Betriebseröffnung innerhalb der den Königlichen

Eisenbahn-Betriebsämtern durch die unter dem 24. November 1879 Allerhöchst genehmigte Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung zugewiesenen Ressortbefugnisse übertragen worden.

Diese 13,46 km lange Bahnlinie mit den Stationen Wiedersee 4,18 km von Lessen, Schönbrück 6,67 km und Garnsee 13,46 km wird am 15. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Auf derselben werden in jeder Richtung 2 gemischte Züge mit Personenbeförderung in II., III. und IV. Wagenklasse verkehren.

Direktionsbezirk Magdeburg: Haltepunkt Stederdorf.

Am 15. Dezember d. J. wird der an der Bahnstrecke Uelzen-Stendal zwischen den Stationen Uelzen und Wieren belegene Haltepunkt Stederdorf für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Hunden auf Hundebillets eröffnet.

Die Entfernungen betragen: zwischen Stederdorf und Uelzen 9,19 km, zwischen Stederdorf und Wieren 4,64 km.

Lokalbahn zwischen Sachsenhausen und Offenbach.

Die in der Nähe von Frankfurt a/M. gelegenen Orte Sachsenhausen und Offenbach werden, abgesehen von der oft beschriebenen 6 km langen elektrischen Bahn, noch durch eine als normalspurige Vollbahn erbaute Lokallinie verbunden, über welche die „Deutsche Bauzeitung" folgende Angaben veröffentlicht.

Die Bahn verlässt Sachsenhausen im Hauptbahnhof und läuft neben den 2 Gleisen der Hauptbahn auf demselben Bahnkörper. Die Lokalbahn ist einspurig, so dass also auf dem Bahnkörper im ganzen 3 Gleise liegen. Das Gleis der Lokalbahn verlässt aber den Körper der Hauptbahn von Offenbach und führt so ziemlich in die Mitte des Ortes, während der Hauptbahnhof auf der dem Main entgegengesetzten Ortsseite liegt. Die Lokalbahn hat einen zwar einfachen aber regelrecht ausgebauten Bahnhof, mit bedeckten Perrons, einem Empfangsgebäude u. s. w. Am Ende der Station befindet sich eine Drehscheibe. Die Betriebsmittel sind im allgemeinen dieselben wie bei den Vollbahnen. Eine kleinere Tenderlokomotive zieht den meist aus einer ziemlichen Anzahl Wagen bestehenden Zug, an welchem ein 2stöckiger Waggon auffällt. Der Fussboden des untern Stockwerks ist rund 85 cm über Schienenhöhe, das I. Stockwerk selbst ist 2 m hoch und enthält I., II. und III. Klasse nach Koupeesystem eingetheilt, während das obere, in der Mitte 1,8 m hohe Stockwerk nur Plätze III. Klasse enthält. Auf Treppen, welche an den Wagenstirnen angebracht sind, gelangt man in den oberen Raum, der 44 Personen fasst und nach Art der Amerikanischen Langwagen mit einem Mittelgang versehen ist. Diese 2stöckigen Wagen sind zwischen den Puffern rund 12 m lang.

Auf der Lokalbahn verkehren Züge von früh 6 Uhr bis Nachts ½11 Uhr zwischen beiden Stationen, und zwar gehen die Züge in Offenbach zu jeder ganzen Tagesstunde ab, also um 6, 7, 8, 9 Uhr u. s. w., während die Rückfahrt von Sachsenhausen je um ½7, ½8, ½9 Uhr u. s. f. stattfindet.

Neue Eisenbahnen in Thüringen.

Ueber den Bau der Eisenbahn Weimar-Buttelstedt-Rastenberg u. s. w. wird der „N. B. Z." folgendes berichtet: Die in Ausführung begriffene Bahn geht von Weimar aus und berührt die Orte Wohlsborn, Sachsenhausen, Buttelstedt, Grossbrembach, Gutmannshausen, Bad Rastenberg, Schwerstädt, Neumark, Schloss Vippach. Das Anlagekapital beträgt 3 600 000 *M*, wozu die Weimarer Regierung eine Beihilfe von 200 000 *M* gewährt, während der Rest von der Dresdener Bank gezahlt wird. Die Strecke zwischen Buttelstedt und Gutmannshausen ist ziemlich fertig; die Strecken Rastenberg, Schloss Vippach und Buttelstedt sind in Angriff genommen. Bei dem aussergewöhnlich günstigen Wetter erwartet man im nächsten Sommer den Betrieb auf der ganzen Linie eröffnen zu können. Die neue Bahn wird an die Bahn Erfurt-Nordhausen auf deren Station Gutmannshausen anschliessen. Als neuestes Bahnprojekt wird die mehr als 100 km lange Linie Jena-Apolda-Buttstädt-Querfurt eifrig betrieben.

Neuhaldenslebener Eisenbahngesellschaft.

In der am 30. v. Mts. abgehaltenen konstituirenden Generalversammlung der Neuhaldenslebener Eisenbahn wurde die Errichtung der Gesellschaft auf Grund des vorgelegten Gesellschaftsstatuts einstimmig beschlossen, und, nachdem der Eintrag in das Handelsregister von dem Handelsrichter sofort bewirkt worden war, in einer sich am Nachmittag anschliessenden zweiten Generalversammlung der mit dem Unternehmer Herrmann Bachstein zu Berlin abgeschlossene Bau- und Betriebsvertrag genehmigt. Die Bahn ist etwa 31 km lang, die Gesellschaft in Neuhaldensleben domizilirt. Das Grundkapital besteht in 2 375 000 *M*, zerlegt in 1 175 Stück bevorzugte Stammaktien Lit. A und 1 200 Stück Stammaktien Lit. B. Die Stammaktien Lit. A erhalten eine Verzinsung bis zu 4½ pCt. vor den Stammaktien Lit. B, sodann erhalten letztere ebenfalls eine Verzinsung bis zu 4½ pCt.; der etwaige Ueberrest des Reingewinns wird unter die Stammaktien Lit. A und B gleich vertheilt. Eine Nachforderung zu Gunsten der Stammaktien Lit. A, wenn in einem Jahre die 4½ pCt. Verzinsung nicht erreicht werden sollte, findet nicht statt. Zum alleinigen Vorstand ist der Fabrikbesitzer Schmelzer zu Althaldensleben ernannt; der Aufsichtsrath, in welchem der um das Entstehen der Bahn sehr verdiente Herr v. Nathusius-Hundisburg den Vorsitz führt, besteht aus 7 Mitgliedern. Die Vollendung der Bahn ist von dem Generalunternehmer Bachstein bis zum September künftigen Jahres in bestimmte Aussicht gestellt. Der Betrieb ist letzterem auf die Dauer von 13 Jahren übertragen, wobei den Stammaktien Lit. A ihre 4½ pCt. Verzinsung gesichert ist.

Projekt einer Eisenbahn Lübeck-Schwerin-Meyenburg.

Nach Zeitungsmeldungen berichten wir mit allem Vorbehalte, dass das schon mehrfach erwähnte Projekt einer Eisenbahnlinie Lübeck-Schwerin-Meyenburg neuerdings wieder aufgenommen sein soll, und es wird sogar versichert, dass der Grossherzog von Mecklenburg die bezüglichen Vorarbeiten bereits dem Ministerium des Innern zur Prüfung überwiesen habe. Inwieweit die gleichzeitig mit dieser Nachricht auftretende Behauptung, dass die neue Bahn der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn demnächst eine sehr erhebliche Konkurrenz bereiten werde, thatsächlich begründet sein mag, bedarf vorerst noch des näheren Nachweises — wie überhaupt die Bestätigung des Gerüchtes von dem bevorstehenden Bau der Bahn abzuwarten ist.

Wismar-Karower Eisenbahn.

Aus Mecklenburg wird gemeldet, dass der infolge von Zwischenverhandlungen mit den Grundbesitzern bisher hinausgeschobene Bau der vorgenannten Bahn nunmehr in Angriff genommen ist. Sie führt von Wismar nach Neukloster und Warin, kreuzt dort die Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn und geht weiter nach Brüel-Sternberg-Goldberg bis zur Station Karow, wo die Mecklenburgische Südbahn von der Güstrow-Meyenburger Bahn durchschnitten wird. Der Anschluss an diese beiden Bahnen dürfte der neuen Linie sehr zu statten kommen und ihr eine erhöhte Bedeutung verleihen. Die Aktionäre der Wismar-Karower Bahn sind aufgefordert, die erste Einzahlung von 25 pCt. gleich 250 *M* für die Aktie bis zum 3. Januar n. J. bei der Ersparnissanstalt in Wismar zu leisten und gleichzeitig wird die erste Generalversammlung zum 6. Januar n. J. nach Sternberg behufs Konstituirung der Gesellschaft ausgeschrieben.

Unfallversicherung bei Arbeitsbahnen.

Von Wichtigkeit dürfte eine Entscheidung des Reichsversicherungsamtes für Eisenbahnbau-Unternehmer sein, welche kürzlich gefällt worden ist. Wie die „Frankf. Ztg." mittheilt — konnte es den im westlichen Theile der Rheinprovinz bei den Nebenbahnen vertragsmässig angestellten Unternehmern bisher nicht gelingen, in irgend einer Berufsgenossenschaft ihren Betrieb gegen Unfall zu versichern. Neuerdings ist die Strassenbahn-Berufsgenossenschaft in Berlin für diese Unternehmungen als zuständig erklärt worden. Dabei hat das Reichsversicherungsamt als für die Aufnahme wesentliche Bedingung aufgestellt, dass die Arbeitsgleise mit Motoren befahren werden, oder Steigung oder Gefälle haben müssen. Nachdem so die Aufnahmefähigkeit des Betriebes festgestellt ist, sind alle bei sonstigen Berufsgenossenschaften versicherten Arbeiter des Betriebes gleichfalls an die genannte Genossenschaft zu überweisen. Namentlich für die bis jetzt unversichert gebliebenen Erdarbeiter ist die Neuerung von Bedeutung.

Schiffsverkehr Berlins.

In der Ausschusssitzung des Centralvereins für Fluss- und Kanalschifffahrt beleuchtete Herr Regierungs-Baurath Opel in einem Vortrage über die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse der Spree innerhalb Berlins die ausserordentliche Bedeutung des Schiffsverkehrs in Berlin durch eine Reihe vergleichender Angaben. Nur Emmerich übertrifft Berlin an Tonnenzahl der zu Schiff anlangenden und abgehenden Güter. Dieselbe beträgt bei Emmerich 4 676 000, bei Berlin 3 716 000, bei Hamburg (Binnenschifffahrt) 2 644 000, bei Ruhrort 2 338 000, bei Schandau 1 800 000, bei Mannheim 1 750 000, bei Bremen 1 730 000 u. s. w. Den Haupttheil der Frachten, von denen 3 358 000 t dem Berliner Ortsverkehr und nur 358 000 t dem Durchgangsverkehre angehören, bilden Baumaterialien, den nächstwichtigen Brennstoffe, sodann Düngemittel und chemische Produkte, landwirthschaftliche Fabrikate u. s. w. Dieser beträchtliche Verkehr sei aber noch einer bedeutenden Steigerung fähig, wenn nicht die Wasserstrassen innerhalb Berlins ein entscheidendes Hinderniss darböten.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der zum Königl. Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau gehörigen Neubaustrecke Hundsfeld-Trebnitz i/Schl. ist die am 1. d. Mts. für den Gesammtverkehr eröffnete, 4,037 km lange Reststrecke Gross-Totschen-Trebnitz i/Schl., ferner ist die in der Fortsetzung der Linie Lennep-Krebsöge gelegene, zum Königl. Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld (Betriebsamt Düsseldorf) gehörige 3,9 km lange Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung von Krebsöge nach Dahlerau, welche gleichfalls am 1. d. Mts. dem Gesammtverkehr übergeben wurde, nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Vereins-Kilometerzeiger. Den vereinsseitig bisher noch nicht erschienenen Kilometerzeiger No. 4 a (Braunschweigische Landes-Eisenbahngesellschaft, deren Antrag auf Aufnahme in den Verein z. Zt. der Abstimmung unterliegt) und den Kilometerzeiger No. 36 (Königlicher Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld) hat die geschäftsführende Direktion neu, zum Kilometerzeiger No. 41 (Königlicher Eisenbahn-Direktionsbezirk — rechtsrheinischer — zu Köln) hat dieselbe den II. Nachtrag, zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern den III. Nachtrag, zum Kilometerzeiger No. 4 (Königlich Bayerische Staatsbahn) den IV. Nachtrag, zu den Kilometerzeigern No. 34 (Königlicher Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau) und No. 82 (Königlich Ungarische Staatsbahn) je den V. Nachtrag und zum Kilometerzeiger No. 40 (Königlicher Eisenbahn-Direktionsbezirk — linksrheinischer — zu Köln) den VI. Nachtrag ausgegeben. Infolge dessen ist der bisher gültige Kilometerzeiger No. 36 nebst Nachtrag I, sowie der I. Nachtrag zum Kilometerzeiger No. 41 aus den Händen der Dienststellen zurückzuziehen und zu vernichten.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die geschäftsführende Direktion hat das vereinsseitig noch nicht erschienene Güterwagenpark-Verzeichniss der Braunschweigischen Landes-Eisenbahngesellschaft unter No. 4 a ausgegeben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 5209 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 5217 vom 2. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ, betreffend periodische Schmierung der Wagen (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 5228 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 5238 vom 2. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ, betreffend Umarbeitung des Regulativs (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 5263 vom 2. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für das Vereins-Statut, betreffend Aufnahme neuer Mitglieder in den Verein (abgesandt am 3. d. Mts.).

No. 5292 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die No. 11 der Veränderungsnachweisung zur Vereins-Kartenliste vom 1. Januar d. J. (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 5298 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 5311 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 5312 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 6. d. Mts.).

Berichtigung. Das in voriger Nummer aufgeführte Rundschreiben vom 28. v. Mts., betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken, abgesandt am 1. d. Mts., trägt nicht die No. 5222, sondern 5221.

Aus Sachsen.

Wilischthal-Ehrenfriedersdorf.

Die schmalspurige, von der Station Wilischthal der Chemnitz-Annaberger Linie abzweigende sogenannte Wilischthalbahn, über welche wir bereits in No. 35 dieser Zeitung vom 6. Mai 1885 S. 457 einiges Nähere mittheilten, soll, nachdem der Bau in der letzten Zeit, besonders in den für die Bauthätigkeit überaus günstigen Herbstmonaten eifrig gefördert worden ist, in der Voraussetzung, dass die noch ausstehende technische Prüfung keine Anstände ergibt, bereits am 15. Dezember d. J. zugleich mit der ebenfalls schmalspurigen Seitenbahn Herold-Thum dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Die früher ventilirte Einmündung der Linie in Stollberg mittelst der Einlegung einer dritten Schiene in das normalspurige Gleis der Linie Chemnitz-Annaberg zwischen der Station Stollberg und der Abzweigungsstelle der Schmalspurbahn in das Wilischthal ist nach reiflicher Erwägung wieder aufgegeben worden und demgemäss mündet die Bahn in die Station Wilischthal ein.

Zurückweisung der Zuckertransporte für Dresden-Elbkai. Bekanntlich hatten sich vor einiger Zeit erhebliche Quantitäten Rohzucker in Laube angehäuft, weil der niedrige Wasserstand die Weiterverfrachtung auf der Elbe nicht gestattete. Da nun die Spediteure möglichst bald in den Besitz der Oesterreichischen Exportprämie zu kommen trachten, haben sie kürzlich grosse Massen Rohzucker per Bahn nach dem Elbkai in Dresden-Altstadt weiter dirigirt, um hier den Umschlag auf die Elbe zu bewirken. Da aber auch hier naturgemäss die Verschiffung wegen des Wasserstandes und auch wegen der umständlichen Zollmanipulationen — bei den unter Zollverschluss zu legenden Sendungen muss jeder Sack einzeln verschnürt und plombirt werden — nur sehr langsam vor sich gehen konnte, trat alsbald auch in Dresden eine Stauung ein, zumal ohnehin hier gegenwärtig der Herbstverkehr an Kohlen, Getreide, Petroleum u. s. w. besonders lebhaft ist. Die Sächsische Staatseisenbahnverwaltung hat sich daher veranlasst gesehen, bis auf weiteres die Annahme von Rohzuckersendungen aus Böhmen für Dresden-Altstadt-Elbkai abzulehnen. Vielleicht würden die Interessenten zu ihrem Ziele gelangen, wenn sie den Umschlag nach dem weniger überfüllten Riesa verlegten.

Schönberg-Hirschberg.

Während wir in No. 90 dieser Zeitung vom 17. November d. J. den Ausbau der Linie Schönberg-Hirschberg mit der schmalspurigen Zweigbahn Gottengrün-Lobenstein seitens der Sächsischen Staatseisenbahnverwaltung als nur im Interesse des Reussischen Oberlandes gelegen bezeichneten, hat sich die Handelskammer in Gera kürzlich anderweit in abweichendem Sinne vernehmen lassen, indem sie folgende Resolution gefasst hat: „Die Handelskammer zu Gera steht bezüglich der oberländischen Eisenbahnfrage heute noch auf dem bereits früher präzisirten Standpunkt. Sie ist der Ansicht, dass durch Ausführung der dem Landtage zur Zeit vorliegenden Eisenbahnprojekte, von denen insbesondere das Projekt Gottengrün-Lobenstein wegen der geplanten Schmalspurigkeit am wenigsten Nutzen zu bringen verspricht, dem Bedürfnisse des Oberlandes nicht genügend gedient sei, hält es im Interesse beider Landestheile, namentlich im Hinblick darauf, dass die Verwirklichung der gegenwärtigen Projekte die völlige Abhängigkeit vom Königreich Sachsen zur Folge haben muss, vielmehr für wünschenswerth, dass die vorhandenen Mittel dazu verwendet werden, um das Oberland durch eine Bahn mit dem Unterland in wirthschaftliche Verbindung zu setzen." Es liegt uns fern, diese Resolution einer Kritik unterziehen zu wollen, wir können aber die Bemerkung nicht unterlassen, dass es uns nicht recht verständlich ist, wie die anzulegende Eisenbahn das Reussische Oberland in „völlige Abhängigkeit von dem Königreich Sachsen" bringen soll, zumal die projektirten Linien keineswegs neue Verkehrsbeziehungen schaffen, vielmehr für längst bestehende nur einen bequemeren und billigeren Weg schaffen sollen. Auch dürfte für die Beschlussfassung des auch zur Wahrung der finanziellen Interessen des Landes berufenen Reussischen Landtags wohl nicht ohne Einfluss bleiben, dass die Bedingungen, wie sie der vorläufig zwischen der Reussischen und der Sächsischen Regierung vereinbarte Bau- und Betriebsvertrag bietet, sehr vortheilhafte sind, und dass bei Erbauung anderer Linien das Land wohl jedenfalls schwerere Opfer zu bringen haben dürfte.

Massnahmen gegen die Cholera.

Wenn schon bei dem gegenwärtigen Stande der Cholera, zumal im Hinblick auf die jetzt herrschende kältere Witterung, eine unmittelbare Gefahr der Einschleppung augenscheinlich nicht besteht, so ist doch das Fahrpersonal und das Stationspersonal auf den Sächsischen Uebergangsstationen von Oesterreich her — wenn wir recht unterrichtet sind, auf Anregung des Königlichen Ministeriums des Innern — vorläufig angewiesen worden, das Augenmerk auf etwaige choleraverdächtige Erscheinungen zu richten. Passagiere, an denen solche Erscheinungen beobachtet werden, sollen, wenn es angängig ist, von der Beförderung auf der Eisenbahn ausgeschlossen, wenn sie sich aber in einem bereits fahrenden Zuge befinden, auf der nächsten, eine geeignete Unterkunft bietenden Station abgesetzt werden. Liegt die Station bereits auf Sächsischem Staatsgebiete, so soll die Stationsverwaltung schleunigst für isolirte Unterbringung des Erkrankten und sofortige Herbeiführung ärztlicher Behandlung besorgt sein. Ereignet sich der Fall aber auf Oesterreichischem Gebiete, so soll durch Benachrichtigung der zuständigen Oesterreichischen Beamten thunlichst das Gleiche erwirkt werden. Selbstverständlich würde dann weiter das von dem Erkrankten etwa benutzte Koupee leer zu stellen, eventuell auch der Wagen auszurangiren und zu desinfiziren sein. Besondere Aufmerksamkeit soll den mit

Ungarischem Vieh eintretenden Viehbegleitern zugewendet werden.

Aerztliche Ueberwachung des Eisenbahnverkehrs unter Errichtung von Revisionsstationen an den frequentesten Linien (z. B. in Zittau, Schandau, Voitersreuth, Ebersbach) bleibt für den Fall eines wirklichen Herannahens der Einschleppungsgefahr vorbehalten. Absperrungsmassnahmen aber sind nicht in Aussicht genommen.

Potschappel-Wilsdruff.

Der Güterverkehr dieser am 1. Oktober d. J. eröffneten schmalspurigen Sekundärbahn (vergl. No. 76 dieser Zeitung vom 29. September d. J.) hat sich bisher nur mässig entwickelt. Nachdem in den ersten Tagen der Güterandrang ein ziemlich erheblicher gewesen, hat derselbe gegenwärtig bedeutend nachgelassen. Insbesondere ist es noch nicht gelungen, die Kalktransporte aus den zahlreichen, in der näheren und ferneren Umgebung gelegenen Kalkwerke für die Schmalspurbahn zu gewinnen. Ein grösserer Verkehr wird der Bahn erst für den Fall der Fortsetzung nach Nossen oder Deutschenbora prognostizirt. Der Personen-Verkehr dagegen ist ein recht reger.

Im übrigen bietet die Anlage der Bahn technisch viel Interessantes. Zunächst weist sie die höchste auf den Sächsischen Staatsbahnen bisher vorkommende Steigung von 1:30 und zwar auf eine Länge von fast 4 km auf. (Die nächsthöchste Steigung von 1:33 findet sich auf der Schmalspurbahn Hainsberg-Kipsdorf.) In dieser Steigung von 1:30 wird das Hochplateau von Kesselsdorf mittelst einer in grossen Windungen angelegten Steilrampe erklommen. Weiter ist der eiserne Trestleworkviadukt (eiserne Bockbrücke) zur Uebersetzung des Thales mit Strasse und Bach oberhalb Hinterhermsdorf besonders bemerkenswerth, zumal derselbe zugleich in Steigung und in einer ziemlich starken Kurve liegt. Dass ausserdem die Bahn auf 2,3 km Länge mittelst Einlegung einer dritten Schiene ein bereits vorhandenes normalspuriges Kohlenzweiggleis mit benutzt, ist bereits mehrfach besprochen worden.

Eisenbahnen der Balkanhalbinsel.

Serbische Eisenbahnen.

Die 111,1 km lange Linie Nisch-Vranja mit den Stationen ab Nisch: Bellotinje, Brestovac, Petschenjevce, Leskovac, Gredlitza, Djep H, Vladitschön Han H, Priboj und Vranja ist am 1. September d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet worden, nachdem die Strecke Nisch-Lestovac, 44 km, bereits im Mai d. J. für den Güterverkehr in Betrieb gesetzt war. — Weiter sind am 1./13. November d. J. die Zweigbahnen Lapowo-Kragujevatz (welche bereits im August eröffnet werden sollte) und Semendria-Velika-Plana, 44 km, dem Verkehr übergeben worden. Der Betrieb der letztgenannten Linie wird von der Serbischen Kriegsverwaltung geführt.

Bulgarien.

Der Ankauf der Eisenbahn von Rustschuk nach Varna für den Staat, welchen die Generalversammlung der Aktionäre im Oktober v. J. genehmigt hatte (siehe No. 86 S. 1091 vor. Jahrg.) hat die Genehmigung der Bulgarischen Sobranje gefunden. Gegen Zahlung des Kaufgeldes von 44⅓ Millionen Francs hat der Bulgarische Staat das Eigenthum dieser Bahn erworben.

Aus Russland.

Finnländische Eisenbahnen.

Am 28. Oktober d. J. wurde die nördlichste Eisenbahnlinie Russlands von Estermüra (Oestermyra) nach Uleaborg (2 Grad südlich vom nördlichen Polarkreis) über Gamlakarleby, 392 Werst lang, feierlich eröffnet und am 29. Oktober dem allgemeinen Verkehr übergeben. Ueber den Ule-Elf ist eine eiserne Brücke gebaut, die längste Brücke, die es in Finnland, Schweden, Norwegen und Dänemark gibt und erstreckt sich die Bahn bis zum Toppila-Sund, dem Hafen von Uleaborg. Bei Elstermüra schliesst die neue Bahn an die im November 1882 eröffnete Linie Tammerfors-Nicolaistadt und damit an das grosse Russische Eisenbahnnetz an.

Bei der Eröffnungsfahrt wurden die 720 km von Helsingfors nach Uleaborg in 27 Stunden zurückgelegt. Die Entfernung von Petersburg nach Uleaborg beträgt 982 Werst welche, wenn man die grösseren Fahrtunterbrechungen abrechnet, in 39 Stunden zurückgelegt werden. Ob die neue Bahn die nördlichste der Erde ist, wie in verschiedenen Blättern mitgetheilt wird, ist fraglich. Die Eisenbahn Lulea-Gelivara in Schweden, welche nach S. 1190 des Jahrg. 1884 d. Ztg. im Juni desselben Jahres soweit fertiggestellt war, dass sie im Lauf desselben Jahres eröffnet werden sollte, reicht noch über den nördlichen Polarkreis hinaus. Dieselbe würde somit als die am weitesten nach Norden reichende Bahn anzusehen sein. Eine Nachricht über die erfolgte Eröffnung derselben ist uns nicht zugegangen.

Besteuerung Russischer Eisenbahnaktien.

Dem „Nowosti" zufolge hat der Russische Reichsrath den bereits angekündigten Gesetzentwurf (siehe Nr. 82 S. 874) angenommen, wonach vom 1. (13.) Januar 1887 ab die Dividenden der Russischen Eisenbahnaktien besteuert werden sollen. Sobald diese Vorlage zum Gesetz erhoben sein wird, scheiden abermals eine Reihe von Russischen Werthen aus der Liste der bisher steuerfreien Eisenbahnpapiere aus. In den beiden Gesetzen wegen Einführung der 3 pCt. Handelssteuer und der 5 pCt. Couponsteuer wurden die Eisenbahngesellschaften mit dem Vorbehalt vorläufig steuerfrei gelassen, dass der Finanzminister später eine Vorlage wegen Besteuerung derselben einreichen solle. Letzteres ist nunmehr geschehen; es werden dadurch, wie die „Magdb. Ztg." ausführt, auch eine Reihe an der Berliner Börse notirter Papiere betroffen, welche somit vom Anfang nächsten Jahres ab der Steuer unterliegen sollen. Freigelassen hat man nur diejenigen Eisenbahnaktien, denen in den betreffenden Gesellschaftssatzungen seiner Zeit Steuerfreiheit zugesichert worden ist. Es sind dies (wenn wir zunächst von den Superdividenden absehen) die Aktien der Grossen Russischen Eisenbahn (Russische Staatsbahn), der Zarskoje-Selo, Dünaburg-Witebsk, Warschau-Terespol, Kursk-Kiew, Orel-Witebsk, Koslow-Tambow, Warschau-Wiener und der Warschau-Bromberger Eisenbahn. Alle übrigen Eisenbahnaktien unterliegen theils der 5 pCt. Couponsteuer, theils der 3 pCt. Handelssteuer. Der ersteren werden die garantirten Werthe unterworfen. Steuerpflichtig mit 5 pCt. werden also u. a. nachstehende an der Berliner Börse notirten Eisenbahnaktien: Moskau-Brest, Baltische, Südwestbahn, Donez- und Weichsel-Eisenbahnaktien. Diese Bestimmungen beziehen sich lediglich auf die garantirte Dividende. So weit die betreffenden Eisenbahngesellschaften Superdividenden zahlen, werden letztere mit der 3 pCt. Handelssteuer belegt, und zwar auch dann, wenn die garantirten Dividenden steuerfrei sind. Danach hätten also, sofern die vorliegenden Nachrichten zutreffend sind, auch die Grosse Russische Eisenbahn und die Kursk-Kiew Eisenbahn von dem für die Auszahlung der Superdividende verfügbaren Reingewinn 3 pCt. an den Fiskus abzuführen. Die mit keiner Staatsgarantie ausgestatteten Eisenbahngesellschaften, soweit sie nicht in ihren Statuten volle Steuerbefreiung zugesichert erhielten, haben die 3 pCt. Handelssteuer zu zahlen. Papiere dieser Gattung werden in Berlin nicht gehandelt. Es wird sich empfehlen, die amtliche Veröffentlichung des Gesetzes abzuwarten. Befremdlich erscheint die Meldung, dass die Grosse Russische Eisenbahn von ihren Superdividenden 3 pCt. Steuer zahlen solle. Bei Ausgabe von Prioritäten hat diese Gesellschaft dem Text derselben folgende Angabe einverleibt: „Die Kapitalien und Einkünfte der der Gesellschaft konzessionirten Linien sind von jeder Auflage befreit (§ 22)." Der hier angezogene § 22 der Gesellschaftssatzungen lautet: Keine andere Steuer als diejenige, welche die Gesammtheit der Immobilien des Landes treffen, wird auf den Grund und Boden, die Kapitalien und Einkünfte derjenigen Eisenbahnen, welche der Gesellschaft konzessionirt sind, gelegt werden." In Anbetracht dieser statutarischen Zusicherungen sollte man annehmen, dass die Superdividenden der Russischen Staatsbahn von der geplanten 3 pCt. Steuer nicht getroffen werden könnten.

(Es stimmt diese Mittheilung mit der Nachricht, welche wir bereits in der Nummer 82 S. 874 unterm 20. October zum Abdruck brachten. Die Redaction.)

Präjudizien.

v. O. **Haftpflicht. § 4 des Haftpflichtgesetzes bezieht sich auf das Verhältniss des Arbeitgebers zu einem verletzten Arbeiter oder zu den Hinterbliebenen eines getödteten Arbeiters.** Aus den Entscheidungsgründen: „§ 4. des Gesetzes hat abweichend von dem, dem Reichstage vorgelegten Entwurfe eine ausdrückliche Bestimmung über die Anrechnung derartiger Ansprüche auf die Entschädigung getroffen. Es heisst hier: „War der Getödtete oder Verletzte unter Mitleistung von Prämien oder anderen Beiträgen durch den Betriebsunternehmer bei einer Versicherungsanstalt, Unterstützungs-, Kranken- oder ähnlichen Kasse gegen den Unfall versichert, so ist die Leistung der letzteren an den Ersatzberechtigten auf die Entschädigung anzurechnen, wenn die Mitleistung des Betriebsunternehmers nicht unter einem Drittheil der Gesammtleistung beträgt." Der Paragraph hat dabei vorzugsweise das Verhältniss des Arbeitgebers zu dem verletzten Arbeiter oder zu den Hinterbliebenen des getödteten Arbeiters im Auge. Es kann hier dahingestellt bleiben, ob die Voraussetzungen desselben auch noch sonst vorkommen können, jedenfalls findet er nur Anwendung, wenn derjenige, welcher mindestens ein Drittheil der Gesammtleistung zu den Prämien und Beiträgen an die Kasse beigetragen hat, der haftpflichtige Betriebsunternehmer ist. Die Zahlungen einer Ver-

sicherungsanstalt, Kranken- oder ähnlichen Kasse sollen sonach nur dann auf die vom Betriebsunternehmer zu leistende Entschädigung angerechnet werden, wenn der Betriebsunternehmer mindestens ein Drittheil von der Gesammtleistung übernommen hat. Sonst findet eine solche Anrechnung nicht statt. Hieraus ergibt sich, dass das Gesetz es als Regel unterstellt, dass die Leistungen der im § 4 des Gesetzes erwähnten Kassen im allgemeinen auf die zu gewährenden Entschädigungen nicht angerechnet werden und dass von dieser Regel nur eine Ausnahme unter den besonderen Voraussetzungen des Paragraphen gemacht worden ist. Nun handelt es sich bei der hier fraglichen Pension um eine Leistung aus einer „Unterstützungs- oder ähnlichen Kasse" im Sinne dieses Paragraphen, denn die Pensions- und Unterstützungskasse der Beamten der Beuthen-Siemianowitzer Herrschaften ist unter anderen auch bestimmt, den Beamten in Invaliditätsfällen eine Unterstützung unter dem Namen einer Pension zu gewähren und die für die Kasse erforderlichen Geldmittel werden in ähnlicher Weise, wie der Bedarf der im § 4 erwähnten Kassen durch Beiträge der Mitglieder und der Dienstherrschaft aufgebracht. Es kann also der beklagte Fiskus eine Anrechnung der Pension auf die von ihm zu leistende Entschädigung nicht beanspruchen, denn er hat Beiträge zu der Kasse nicht geleistet. Unerheblich ist es, ob die von der Dienstherrschaft zu der Pensions- und Unterstützungskasse geleisteten Beiträge als freiwillige oder als auf einer rechtlichen Verpflichtung beruhend anzusehen sind." (Erk. des VI. Senats des Reichsgerichts vom 18. Oktober 1886, Rep. 249/86 Jurist. Wochenschr. 1886. S. 351 f.)

---

v. O. **Haftpflicht. Was ist höhere Gewalt im Sinne des § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes?** Aus den Entscheidungsgründen: „Die Aufforderung, dass der Betriebsunternehmer einer Eisenbahn bezw. einer auf Eisenschienen rollenden Pferdebahn nach § 1 des citirten Reichsgesetzes für den Schaden, welcher durch die Tödtung oder Verletzung eines Menschen entstanden ist, nur dann hafte, wenn ihn oder seinen Bediensteten ein zu unterstellendes Verschulden an dem Unfalle treffe, entspricht nicht der wahren Bedeutung des Gesetzes. Dasselbe stellt nicht eine Vermuthung für das Verschulden des Betriebsunternehmers oder seiner Bediensteten auf, leitet überhaupt nicht dessen Haftpflicht aus einem Verschulden ab, sondern macht ihn schlechthin für den angerichteten Schaden verantwortlich mit der einzigen Ausnahme, wenn höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten den Schaden verursacht hat. Sonach trifft das Gesetz an sich auch solche Fälle, wo erwiesenermassen kein Verschulden des Unternehmers oder seiner Gehilfen, sondern ein zufälliges Vorkommniss den Schaden herbeiführte; und lediglich ein Zufall, der sich zugleich als höhere Gewalt kennzeichnet, schliesst die Ersatzpflicht des Unternehmers aus. Für die Annahme der „höheren Gewalt" genügt aber nicht der Mangel eigener Verschuldung des Unternehmers oder seiner Angestellten, vielmehr muss dargethan werden, dass ein mit aller denkbarer Umsicht unabwendbares Ereigniss den Unfall bewirkte." (Erk. d. II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 18. September 1885; Dr. Heinsheimer, Ztschr. f. Franz. Civilrecht. Bd. XVII, S. 256 f.)

Aus dem elektrotechnischen Verein.

Derselbe hielt am 23. November seine zweite Wintersitzung ab.

Nach einem Vortrage des Herrn Dr. Frölich über Verallgemeinerung der Wheatstone'schen Brücke, in welchem dargethan wurde, dass dieses alte und für elektrische Zwecke fast unentbehrliche Messinstrument auch geeignet sei, den Widerstand von Dynamomaschinen und elektrischem Licht zu messen, machte Herr Telegrapheninspektor Wabner Mittheilungen über die unterirdischen Telegraphenanlagen in Nordamerika. Bis in die neueste Zeit hinein waren dort alle Telegraphenlinien oberirdisch geführt, was bei der beispiellosen Entwickelung, die neuerdings das Fernsprechwesen genommen hat und bei dem Aufschwunge des elektrischen Beleuchtungswesens zu einer ernsten Gefahr für den Strassenverkehr und nicht minder für die Sicherheit des Telegraphenbetriebes geworden ist. Zunächst hat die Stadt Newyork Veranlassung genommen, die zahlreichen Privat-Telegraphen-, Telephon- und elektrischen Beleuchtungsgesellschaften auf dem Wege der Gesetzgebung zu zwingen, zur unterirdischen Leitungsführung überzugehen und hat eine Kommission eingesetzt, welche, mit eingehenden Vollmachten ausgerüstet, bereits ihre Vorschläge abgegeben hat. Danach sollen in den Strassen der Stadt Untersuchungsbrunnen eingerichtet werden, die unter einander durch Rohrleitungen verbunden sind, in welche die isolirten Drähte eingelegt werden. Die Rohrleitungen werden in einem Kanale aus Asphaltmörtel bestehen, einer Mischung von reinem Asphalt und Sand, die ein grosses Isolirvermögen und hinreichende Festigkeit besitzt. Der Kanal soll aus rechtwinkeligen Blöcken zusammengesetzt sein, die mit 2—3 Zoll weiten cylindrischen Führungsöffnungen versehen sind. Je nach Bedarf werden 2—3 solcher Blöcke nebeneinander gestellt werden, um diejenigen Leitungen, welche für Ströme von hoher Intensität bestimmt sind, von den Telegraphir- und Fernsprechleitungen getrennt zu halten.

Hierauf ergriff das Wort Herr Geheimer Regierungsrath Dr. Werner Siemens zu einer Bemerkung pro domo. Herr Siemens hatte in einem im Januarhefte der „Elektrotechnischen Zeitschrift" von 1880 veröffentlichten Aufsatze geäussert, dass, wenn einst die Steinkohle, unser Haupt-Brennmaterial, zu Ende ginge, es durch die Elektrotechnik, im Bunde mit der Chemie, möglich sein werde, die in der Natur vorhandenen Elementarkräfte zur Darstellung transportablen Brennmaterials zu benutzen, ja auch der weitere Schritt von der Darstellung von Brennmaterial zu der von Nährstoffen sei durchaus nicht undenkbar. Die flüchtige Wiederholung der Möglichkeit, dass künftig Lebensmittel aus ihren überall vorhandenen Elementen dargestellt werden könnten, ausgesprochen auf der letzten Naturforscher-Versammlung in Berlin, hat manchen nationalökonomischen Parteien nicht gefallen und Herrn Siemens den Vorwurf eines Phantasten eingetragen. In der Abwehr dieses Vorwurfs führte Redner aus, dass die Lebensmittel im wesentlichen auch Brennmaterial seien. Wir verbrennen die Substanz der Lebensmittel durch verschiedene chemische Aktionen, die in unserem Körper stattfinden und erzeugen dadurch die Wärme, die unser Leben erhält. Wir müssen aber auch die Stickstoffverbindungen unseres Körpers erzeugen oder erneuern. Dazu ist es nöthig, dass die Lebensmittel Stickstoffverbindungen enthalten. Da der Stickstoff aber nur schwer mit anderen Substanzen in Verbindung tritt, so muss man, um Lebensmittel machen zu können, über Mittel gebieten, welche die Verbindungsträgheit des Stickstoffs überwinden. Den Weg hierzu hat Redner schon vor 30 Jahren gefunden und mit der Beschreibung eines Apparates veröffentlicht, durch den Ozon erzeugt wird, eine Modifikation des Sauerstoffs, die den sogenannten aktiven Zustand desselben darstellt, in welchem er sich beim Entstehen mit dem Stickstoff der Luft direkt verbindet. Der Schwefelgeruch, der bei jedem Blitzschlage auftritt, stammt von einer Verbindung von Stickstoff und Sauerstoff, welche durch den die Luft durchlaufenden Blitz entsteht. Dass der elektrische Strom die Eigenschaft hat, diese Stoffe mit einander zu verbinden, ist also eine altbekannte Thatsache, und in dem Ozonapparate ist ein mechanisches Hilfsmittel zur Herstellung dieser Verbindungen gegeben. Derselbe ist eine offenstehende Eingangspforte in eine Zukunft, in der wir mit Hilfe mechanisch erzeugter Elektrizität gewerbsmässig Stickstoffverbindungen herstellen können, und die Erreichung dieses Zieles durch die Chemie im Bunde mit der Elektrotechnik ist also durchaus eine Sache des gewöhnlichen wissenschaftlich-technischen Fortschritts. Freilich liegt es noch im Schosse der Zukunft, ob die Elektrochemie die Aufgabe lösen wird, die für die Ernährung nöthigen Substanzen auch so zusammenzusetzen, dass der thierische Körper sie verträgt und als Nahrungsmittel verwerthen kann, jedenfalls aber ist der Ausspruch über künstliche Erzeugung von Lebensmitteln keine Phantasie, sondern eine Behauptung, die auf einer streng wissenschaftlichen Grundlage ruht.

Litteratur.

Katechismus für die Prüfungen zum Lokomotivheizer, Dampfkesselheizer und Lokomotivführer der Staatseisenbahnen. Bearbeitet von Johannes Tesch und Ernst Holzbecher, Regierungs-Maschinenmeister. Mit 7 Tafeln in 4⁰. Berlin 1886, Franz Siemenroth, SW. Wilhelmstrasse 25.

Das vorliegende, 229 Seiten umfassende Buch bezweckt, in der Form von Fragen und Antworten den vorstehend genannten Beamten der Preussischen Staatsbahnen die Erlernung in den vorgeschriebenen Prüfungen und in dem praktischen Dienste von denselben zu fordernden Kenntnisse zu erleichtern. Wir wollen zugeben, dass das Urtheil über den Werth der gewählten Form ein verschiedenes sein kann, müssen jedoch bekennen, dass wir derselben einen besonderen Geschmack nicht abzugewinnen vermögen. Auf solche Weise wird unseres Erachtens die Freiheit des Denkens im allgemeinen nicht gefördert, vielmehr auf eine unerwünschte Art des mechanischen Auswendiglernens hingewirkt, bei welcher stets die Gefahr vorhanden sein wird, dass eine nur geringfügige Aenderung in dem Wortlaute einer Frage eine unzutreffende Antwort des Gefragten im Gefolge haben kann.

Insoweit die Herren Verfasser des vorliegenden Werkes es sich zur Aufgabe gemacht haben, die in Frage kommenden Dienstvorschriften der Preussischen Staatsbahnen in der bezeichneten Form zu zergliedern — und diese Abschnitte bilden

den weitaus grösseren Theil des Buches —, möchten wir die geleistete Arbeit insbesondere weder als nützlich, noch als nothwendig bezeichnen. Die betreffenden Dienstvorschriften, welche bekanntlich den einzelnen Beamten dem Bedürfnisse entsprechend ausgehändigt bezw. zugänglich gemacht werden, reichen für den Zweck der Belehrung derselben, welche ausserdem noch durch stete Unterweisung seitens der Vorgesetzten erfolgt, vollkommen aus. Auch widerspricht das Bestreben, den Beamten das gleiche Material in einer sachlich nicht vermehrten, lediglich formell umgestalteten Darstellung nochmals zu liefern, durchaus dem gegenwärtig wohl ziemlich allgemein als zweckmässig anerkannten Grundsatze, nach welchem den einzelnen unteren Beamten der Eisenbahnen das thunlichste Minimum der ohnehin zahlreichen wichtigen Vorschriften zu überweisen ist.

Unsere Bedenken gegen die vorliegende Verarbeitung amtlicher Instruktionen werden weiterhin u. a. dadurch verstärkt, dass etwaige — doch nicht ausgeschlossene — Aenderungen derselben nicht stets sofort Berücksichtigung finden werden, wenn sie nicht überhaupt unbeachtet bleiben. Den Herren Verfassern ist dieser Umstand augenscheinlich nicht entgangen, wie wir aus einer Deckelnotiz entnehmen möchten, nach welcher der Inhalt „durch Nachträge, welche von der Verlagsbuchhandlung unentgeltlich zu beziehen sind auf dem Laufenden erhalten“ werden soll. Wie unzureichend eine solche Art der Berichtigung ist, wird jedoch jeder, welcher jemals einen Einblick in die Behandlung des Instruktionswesens gewonnen hat, unschwer beurtheilen können! Auch die Herren Verfasser sind in dieser Hinsicht dem Schicksale nicht entgangen, beispielsweise indem sie (S. 142) den Beginn der Winterfahrplanzeit auch jetzt noch, wie es früher der Fall war, auf den 15. Oktober festsetzen, während dieselbe bereits seit dem vorigen Jahre am 1. Oktober beginnt; indem sie wiederholt (u. a. S. 47 und 48) das Wort „Bahnhof“ verwenden, während es nach der vom Deutschen Bundesrathe unter dem 26. November 1885 beschlossenen Bezeichnungsweise „Station“ heissen müsste; indem sie (S. 107) auch jetzt noch das Wort „Bahnhofs-Abschlusstelegraph“ benutzen, während die seit dem 1. April d. J. gültige Signalordnung hierfür mit Rücksicht auf die vorerwähnte Bestimmung des Bundesrathes den blossen „Abschlusstelegraph“ eingeführt hat.

Seite 112 enthält einen etwas auffälligen Druckfehler, indem zu der Frage 7: „Wann sind die Knallkapseln auszulegen?“ Nummer 4 der Antwort, welche augenscheinlich zu dem Abschnitte a gehört, in dem Abschnitte b aufgeführt ist. — Nur beiläufig wollen wir noch bemerken, dass die Zusammengehörigkeit mancher Fragen und Antworten ein wenig eigenthümlich berührt. Beispielsweise, wenn es heisst: „Wie haben Lokomotivführer und Heizer ihren Dienst während des Fahrens zu verrichten?“ und die Antwort darauf lautet: „Stehend“ (S. 49); oder: „Was ist bezüglich der Plakate im Innern des Wagens bestimmt, wenn mit Carpenterbremse ausgerüstete Wagen in gewöhnlichen Zügen laufen?“ (S. 137), wozu die (weder durch einen vorhergehenden, noch durch einen folgenden Satz irgendwie erläuterte) Antwort: „Die Plakate müssen im Innern der Wagen umgestellt sein“ nur demjenigen verständlich sein kann, welcher weiss, dass ein besonderes, umlegbares Schild den Hinweis darauf enthält, ob die Carpenterbremse in Thätigkeit ist oder nicht.

Wir zweifeln im übrigen nicht, dass der „Katechismus“ trotz der von uns erhobenen Bedenken in der grossen Schaar der Eisenbahnbeamten Verbreitung finden wird. Ist es doch eine alte Erfahrung, dass es namentlich denjenigen, welche noch eine Prüfung zu bestehen haben, eine Beruhigung gewährt, sich im Besitze solcher Hilfsbücher zu wissen. Ausserdem wollen wir aber auch gern zugeben, dass den rein technischen Abschnitten des Werkes unseres Erachtens ein höherer Werth beizumessen ist als den übrigen. K—e.

Kosub's Kalender für Eisenbahnverwaltungs- und Betriebsbeamte. Jahrgang 1887. Herr Kosub macht uns darauf aufmerksam, dass sein in No. 94 S. 1004 besprochener Kalender bereits im Oktober erschienen war, als in No. 92 der Vereinszeitung vom 24. November der ablehnende Beschluss des Vereins, betreffend Abänderung der Vorschriften über die Zahl der zu bedienenden Bremsen und über die Vertheilung derselben, publizirt wurde. Wenn es auch, wie Herr Kosub selbst anerkennt, wünschenswerth gewesen wäre, dass er bei Mittheilung des Generalversammlungs-Beschlusses über die Bremsfrage in dem Kalender gleichzeitig darauf aufmerksam gemacht hätte, dass dieser Beschluss zu seiner Gültigkeit noch der definitiven Genehmigung der Vereinsmitglieder bedürfe, so geben wir doch gern zu, dass in Berücksichtigung jenes von Herrn Kosub geltend gemachten Umstandes dessen Versehen entschuldbar ist. Die Redaktion.

Miszellen.

Umsturz eines Eisenbahnzuges durch Wind.

Am 11. Juni d. J. (a. St.) wurden, wie das „Centralblatt der Bauverwaltung“ nach der in Kiew in Russischer Sprache erscheinenden Monatsschrift „Der Ingenieur“ mittheilt, auf der Linie Birsula-Elisabethgrad der Russischen Südwestbahn 18 Wagen eines in der Fahrt begriffenen Güterzuges durch die Einwirkung eines heftigen Sturmwindes umgeworfen. Der betreffende, aus einer Lokomotive, 4 beladenen und 41 leeren Wagen zusammengesetzte Zug fuhr an dem genannten Tage um 2 Uhr 22 Minuten Nachts vom Bahnhof Pomoschnaja in der Richtung auf den Bahnhof Nowo-Ukrainka ab und war in folgender Weise geordnet; zunächst der Lokomotive war ein leerer bedeckter Wagen eingestellt, darauf folgten 4 beladene bedeckte Wagen, hierauf 16 leere bedeckte Wagen, sodann 24 leere offene (niedrigbordige Güter- und Kohlen-) Wagen. Von diesen Wagen waren 6 mit Bremsen versehen, und zwar der erste hinter der Lokomotive, ferner der 9., 10., 19., 30. und der letzte (45.) Wagen des Zuges. Mit Bremsern besetzt waren 4 von diesen Bremswagen und zwar der erste dritte, vierte und sechste, während der zweite und der fünfte Bremswagen unbesetzt waren. Etwa 35 Minuten nach der Abfahrt des Zuges von dem Bahnhof Pomoschnaja trat ein heftiges Gewitter ein und der schon vorher wehende Wind ward so heftig, dass die Fortbewegung des Zuges in hohem Masse erschwert wurde. In geringer Entfernung von dem Bahnhof Nowo-Ukrainka bemerkte der Lokomotivführer plötzlich nach einigen heftigen auf der Lokomotive empfundenen Stössen, dass ein Theil des Zuges abgerissen war. Die Besichtigung ergab, dass die Lokomotive mit den drei ihr zunächst eingestellten Wagen noch fest zusammenhing und ebenso wie letztere im Gleise stand, während die 18 folgenden Wagen umgestürzt in einer zusammenhängenden Reihe neben dem Gleise lagen. Die hierauf folgenden (niedrigen offenen) Wagen standen noch ordnungsmässig auf dem Gleise. Aus der Art, wie die einzelnen umgestürzten Wagen gegen einander gelagert waren, sowie aus Aussagen der Bedienungsmannschaft, welche bei dem Umsturz ohne Verletzung davon gekommen zu sein scheint, wird gefolgert, dass der hinterste (18.) der umgestürzten Wagen infolge der Einwirkung des Windes zuerst umgefallen ist und dass durch dessen Fall im Verein mit der Kraft des Windes das Umfallen der übrigen Wagen herbeigeführt worden ist. Die Länge des Kastens des zuerst vom Winde umgeworfenen Wagens betrug 6,69 m, seine Höhe über Schienen-Oberkante 3,5 m, die Entfernung zwischen der Unterkante des Wagenkastens und der Schienen-Oberkante 0,85 m, das Gewicht des Wagens, welcher unbelastet war, etwa 6,2 t. Nach diesen Massen wird der Druck, welchen der Wind mindestens ausüben musste, um den Wagen zum Umfallen zu bringen, auf 28 Russ. Pfund für den Russ. Quadratfuss, also auf 123 kg für 1 qm berechnet. Die Geschwindigkeit des Windes ergibt sich demnach zu 31,2 m für die Sekunde. Es ist indessen nicht ausgeschlossen, dass der thatsächlich vom Winde ausgeübte Druck bedeutend höher war, als der berechnete, zum Umkippen mindestens erforderlich gewesene Druck.

Auf der Strecke, auf welcher sich der von der Russischen Zeitschrift mitgetheilte Unfall ereignete, liegt das Gleis auf einem durchschnittlich 1 m hohen Damm und in solcher Richtung, dass der Stoss des Windes den fahrenden Zug ziemlich senkrecht traf. Auf dem Bahnkörper war neben dem Gleise windabwärts auf dem für das zweite Gleis vorgesehenen Raume Kies für die Gleisunterhaltung bis auf etwa 1 m Höhe über Schienenoberkante aufgeschüttet. Ob und in welcher Weise diese Kiesaufschüttung etwa einen Einfluss auf die Wirkung des Windes und damit auf den Umsturz der Wagen ausgeübt hat, ist nicht festgestellt worden, dieselbe hat aber dazu beigetragen, dass die Wagen bei dem Umfallen verhältnissmässig nur wenig beschädigt worden sind.

Das Russische Blatt regt im Anschluss an die vorstehende Mittheilung die Frage an, ob die Ergebnisse der Beobachtungen der Wetterkarten nicht in ähnlicher Weise, wie dies für die Seeschifffahrt bereits geschieht, auch für den Eisenbahndienst nutzbar gemacht werden könnten. Dass der starke Sturm, welcher den mitgetheilten Eisenbahnunfall herbeiführte, zu erwarten sei, war von dem physikalischen Observatorium in Odessa und von der Wetterwarte in Elisabethgrad schon tags zuvor öffentlich bekannt gemacht worden. Es würde deshalb bei geeigneten Massnahmen vielleicht auch möglich gewesen sein, den stattgehabten Unfall zu vermeiden.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahnverband. Der mit dem 1. d. Mts. im Galizisch-Norddeutschen Verbande eingeführte Ausnahmefrachtsatz für Thon zwischen Trzebinia (K. F. N. B.) und Saarau (E.-D.-Bez. Berlin) beträgt nicht 0,75 sondern 0,71 ℳ pro 100 kg.

Breslau, den 4. Dezember 1886. (2513)
Namens der Verbandverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Der unterm 18. November d. J. angekündigte neue Verbandstarif nebst Nachtrag I wird am 1. Januar 1887 noch nicht zur Ausgabe gelangen und es verbleiben deshalb die bisherigen Frachtsätze vorläufig in Geltung. Veröffentlichung des anderweiten Einführungstages wird mit dem Bemerken vorbehalten, dass mit diesem letzteren Termine, und spätestens am 1. Februar 1887 die in unserer Bekanntmachung vom 18. November d. J. erwähnten Frachterhöhungen nebst der Aufhebung einzelner Frachtsätze in Kraft treten werden.

Dresden, den 4. Dezember 1886. (2514)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Eröffnungen.

Am 15. Dezember d. J. wird die im Bau begriffene, 13,46 km lange, dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Thorn zu unterstellende Eisenbahnstrecke Garnsee-Lessen dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Auf derselben werden folgende gemischte Züge mit Personenbeförderung in II. bis IV. Wagenklasse, nach Ortszeit, verkehren:

Gemischter Zug				Stations-Entfernung	Stationen	Gesammt-Entfernung	Gemischter Zug			
812.		814.					811.		813.	
Ank.	Abf.	Ank.	Abf.	km		km	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.
Vm.	7.19	Nm.	2.35	—	↓ Lessen ↑	13,46	10.28	Vm.	6.46	Nm.
7.37	7.38	2.53	2.54	4,18	Wiedersee	9,28	10.07	10.08	6.25	6.26
7.50	7.51	3.05	3.07	2,49	Schönbrück	6,79	9.54	9.55	6.12	6.13
8.20	Vm.	3.36	Vm.	6,79	Garnsee	—	Vm.	9.25	Nm.	5.43

(Die Fahrzeiten sind in der Richtung der Pfeile zu lesen.)

Die Personen- und Gütertarife sind bei allen Stationen verkäuflich.

Bromberg, den 2. Dezember 1886. (2515)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Personen-Haltepunktes Stederdorf. Am 15. Dezember d. J. wird der an der Bahnstrecke Uelzen-Stendal zwischen den Stationen Uelzen und Wieren belegene Haltepunkt „Stederdorf“ für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Hunden auf Hundebillets eröffnet werden.

Magdeburg, den 4. Dezbr. 1886. (2516)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Winterfrachtsätze zwischen Stettin und Swinemünde während der Dauer der geschlossenen Schifffahrt auf dem Haff. In Ergänzung unserer Bekanntmachung vom 5. November d. J. wird darauf hingewiesen, dass die ermässigten Frachtsätze zwischen Stettin und Swinemünde, welche während des Schlusses der regelmässigen Schifffahrt auf dem Haff zur Erhebung gelangen, bis auf Weiteres Gültigkeit haben.

Berlin, den 3. Dezember 1886. (H&V2517)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinischer Nachbarverkehr. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 25. Mai d. J., betreffend die Einführung neuer Gütertarife für den Rheinischen Nachbarverkehr etc. wird hiermit zur Kenntniss gebracht, dass die vom 1. Januar 1887 ab gültigen Hefte 1 und 5 des Gütertarifs für den genannten Verkehr nunmehr zur Ausgabe gelangt sind.

Dieselben enthalten und zwar:

Heft 1: Besondere Bestimmungen für den Güterverkehr;

Heft 5: Kilometerzeiger und Stationstarife für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Elberfeld (einschliesslich der Eisern-Siegener Eisenbahn), Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) einerseits und den Stationen der Aachen-Jülicher, der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Georgs-Marienhütten Eisenbahn und den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatsbahn andererseits, sowie für den Verkehr der Stationen der Aachen-Jülicher, der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Georgs-Marienhütten Eisenbahn und Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatsbahn untereinander.

Exemplare der Tarifhefte sind bei den betreffenden Güterexpeditionen käuflich zu haben, und zwar:

Heft 1 zu 0,25 ℳ und
Heft 5 zu 0,40 ℳ das Stück.

Köln, den 2. Dezember 1886. (2518)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Stettin - Schlesisch / Märkisch - Sächsischer Verband. Am 15. Dezember d. J. treten für den Verkehr zwischen den Stationen der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn einerseits und den Stationen Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt (Leipz. und Schles. Bhf.) sowie Leipzig (Dresdener u. Bayr. Bahnhof) der Sächsischen Staatsbahn andererseits, ferner zwischen den Stationen Casekow, Colbitzow, Passow i. d. U. M., Schönermark und Tantow des Direktionsbezirks Berlin einerseits und sämmtlichen, dem Verbande bereits angehörenden Stationen der Sächsischen Staatsbahn andererseits, **direkte Frachtsätze** in Kraft.

Nähere Auskunft hierüber ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Dresden, den 4. Dezember 1886. (2519)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die am 15. Dezember d. J. auf der Strecke Garnsee - Lessen zu Eröffnung kommenden Haltestellen Schönbrück und Wiedersee sind von dem Verkehr von Vieh und Fahrzeugen, sowie von der Gepäckabfertigung ausgeschlossen.

Bromberg, den 2. Dezember 1886. (2520)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schmalspurige Wilischthal-Eisenbahn, nebst Zweiglinie Oberherold-Thum. Die Spezialbestimmungen und Tarife für die Beförderung von Gütern, sowie einzelner Stücke Vieh (inkl. Pferde) auf den obenbezeichneten schmalspurigen Linien sind erschienen und zum Preise von 10 ₰ für den Abdruck verkäuflich.

Der Tag der Betriebseröffnung der neuen Schmalspurbahn wird noch besonders bekannt gemacht.

Dresden, am 27. November 1886. (2521)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Deutsch - Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif Theil II. Nach Mittheilung der Moskau - Brester Eisenbahn beträgt in dem Umkartirungsverkehr von Moskau, Station der Moskau-Brester Eisenbahn, nach Jaroslaw, Station der Moskau-Jaroslawer Eisenbahn, vom 15. Dezember cr. alten / 27. Dezember cr. neuen Stils ab für die Artikel:

Blei-Bruch, -Abfälle, -Feil- und Hobelspäne, -Splitter,
Blei unbearbeitet, in Blöcken, Mulden, Platten und Rollen (Walzblei) etc.

in Wagenladungen von 600 bis 610 Pud die Fracht einschliesslich aller Nebengebühren 4,72 Kopeken pro Pud.

Bromberg, den 29. November 1886. (2522)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Breslau - Erfurt. Zwischen Berlin, Anhalt-Dresdener Bahnhof, und verschiedenen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Breslau treten mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. bezw. vom Tage der Eröffnung der Station Trebnitz i/Schles. ab Ausnahmetarifsätze für Getreide etc., ferner für Ludwigsfelde und Trebbin Berichtigungen zu den unter III des Nachtrags IV enthaltenen Tarifkilometern in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 2. Dezember 1886. (2523)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Oesterreich. Nordwestbahn. Tarifangelegenheit. Die im Tarife Oesterreich - Laube respektive Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz vom 1. April 1885 sammt Nachträgen I — IV für Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz - Reichenberg S. N. D. V. B. und vice versa enthaltenen Frachtsätze, finden unter Erfüllung der an dieselben geknüpften Bedingungen auch für Reichenberg (Sächsische Staatseisenbahnen) Anwendung.

Wien, am 26. November 1886. (2524)
Die Generaldirektion.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 96 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 8. Dezember 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

3. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Einführung der Ausnahmetarife sowie des Nachtrags I zu den seit 1. November 1886 gültigen Tarifheften 1 bis 5. Mit Wirksamkeit ab 1. Januar 1887 gelangt zu den obenbezeichneten Tarifheften 1 bis 5 ein Anhang, sowie auch je ein Nachtrag I zur Einführung.

Im Anhang sind die nach Bedarf erstellten Ausnahmetarife, in den Nachträgen dagegen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Galizischen Bahnen einerseits und Oesterreichischen Stationen der K. K. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn anderseits, sowie auch Druckfehlerberichtigungen zu den Tarifheften 1 bis 5, ferner geänderte Taxen für die Station Przemysl (zum Heft 2) und Frachtsätze für die neu einbezogene Station Kroscienko (zum Heft 5) enthalten. Insoweit als durch die Einführung besagter Nachträge Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze bis 1. Februar 1887 in Geltung.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu haben.

Wien im Dezember 1886. (2525)

K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
zugleich Namens der betheiligten
Verwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen. Am 1. Januar 1887 erscheint ein neuer allgemeiner Tarif für die Beförderung von Personen, Gepäck und Hunden, wodurch die gleichnamigen Tarife der Arad-Körösvölgyer und Arad-Csanáder Eisenbahnen ausser Kraft gesetzt werden.

Arad, den 3. Dezember 1886. (2526)

Die Direktion.

---

5. Submissionen.

Verdingung von Wagen, Achsen und Federn. Im Wege öffentlicher Ausschreibung sollen beschafft werden:

A. in 11 Loosen:

6 Stück dreiachsige Personenwagen I/II. Klasse,
16 „ zweiachsige Personenwagen IV. Klasse,
4 „ „ Personenzug-Gepäckwagen.

Vorstehende Wagen mit Carpenterbremse und Gasbeleuchtung.

6 Stück zweiachsige Güterzug-Gepäckwagen,
14 „ „ bedeckte Güterwagen mit Bremse,
56 „ „ bedeckte Güterwagen ohne Bremse,
12 „ „ Kokswagen mit Bremse,
18 „ „ „ ohne „
30 „ „ Plattformwagen ohne Bremse.

B. in 4 Loosen:

122 Satzachsen mit Speichenrädern,
208 „ mit Flussstahlscheibenrädern,
520 Tragfedern zu Güterwagen und
810 Evolutenfedern.

Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung (nicht Nachnahme) der Schreibgebühren zu A von 1 ℳ, für jede Wagengattung und zu B von je 1,50 ℳ für die Achsen bezw. Federn unfrankirt abgegeben. Die Angebote sind verschlossen postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Eisenbahnwagen bezw. Wagenachsen und Federn“ bis zu den auf Mittwoch, den 22. Dezember d. J. und zwar zu A um 12 Uhr, zu B um 11 Uhr anberaumten Terminen an das unterzeichnete Büreau, Claassenstrasse 11/12 einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 3. Dezember 1886. (2527)

Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Die Lieferung verschiedener für die Werkstätten der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen im Laufe des Jahres 1887 erforderlichen Materialien und Vorrathsstücke als:

1. Drahtgewebe, Eisendraht, Nägel, Schrauben, Plomben, Weiss- und Zinkblech,
2. Vorlegeschlösser, Feilen, Bohrer, Handkarren, Wassereimer und Papierkörbe,
3. Werkzeuge und Geräthe,
4. Klempnerwaaren,
5. Droguen und Chemikalien,
6. Holzkohlen und Bremsknittel,
7. Lederwaaren,
8. Webwaaren,
9. Seilerwaaren,
10. Glaswaaren

soll vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweise der vorstehend angegebenen Gegenstände liegen an der unterzeichneten Verwaltungsstelle zur Einsicht aus, können aber auch auf postfreies Ansuchen unter genauer Angabe der Gegenstände, für welche die Bedarfsnachweise gewünscht werden, gegen Entrichtung von 20 ₰ für jede der einzelnen Abtheilungen von derselben bezogen werden, bei welcher auch die Lieferungsangebote bis zum 20. Dezember d. J., Vormittags 9 Uhr portofrei abzugeben sind. (2528 J Ch)

Chemnitz, den 3. Dezember 1886.

Maschinen-Hauptverwaltung
der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

Verding von Betriebsmitteln für Nebenbahnen. Die Lieferung nachstehender Betriebsmittel soll vergeben werden:

10 Stück dreiachsige Tenderlokomotiven (2 Loose),
10 Stück zweiachsige Personenwagen II./III. Kl. (1 Loos),
17 Stück zweiachsige Personenwagen III. Kl. (2 Loose),
12 Stück zweiachsige Personenwagen IV. Kl. (1 Loos),
7 Stück vereinigte Post- und Gepäckwagen (1 Loos).

Ferner die dazu gehörigen
92 Rädersätze mit Speichenrädern, 204 Stück Tragfedern nebst 255 Stück Spiralfedern und 204 Stück Lagerkasten in je einem Loose.

Eröffnung der Angebote ist auf Sonnabend den 18. Dezember 1886 Vormittags 11 Uhr im maschinentechnischen Büreau anberaumt. Bedingungen und Zeichnungen liegen hier zur Ansicht aus und werden auch gegen Zahlung von 5 ℳ für Lokomotiven, von 3 ℳ für Wagen, von 2 ℳ für Radsätze, von 3 ℳ für Trag- und Spiralfedern und von 2 ℳ für Lagerkasten durch den Kanzleivorsteher Peltz verabfolgt. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (2529)

Elberfeld, den 29. November 1886.

Königliche Eisenbahndirektion.

K. Württb. Staatseisenbahn. Die Lieferung von 116 Radreifen für Lokomotiven und Tender ist zu vergeben.

Die Verzeichnisse, Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können von dem Sekretariat der Generaldirektion bezogen werden.

Die Angebote, welche die Aufschrift „Angebot für Radreifen“ tragen müssen, sind versiegelt bis zum 18. Dezember d. J. Nachmittags 3 Uhr bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Stuttgart, den 27. November 1886.

Generaldirektion (2530)
der K. W. Staatseisenbahnen.
Hofacker.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Werkstätten zu Halle, Fulda, Limburg und Eschwege lagernden abgängigen Materialien beabsichtigen wir zu verkaufen.

Die für diesen Verkauf massgebenden Bedingungen können von unserem maschinentechnischen Büreau gegen Einsendung von 50 ₰ in Baar oder Reichspost-Briefmarken bezogen werden und sind bezügliche Angebote mit der Aufschrift:

„Angebot auf Ankauf alter Werkstattsmaterialien“

an das genannte Büreau bis spätestens den 27. Dezember cr. Vormittags 10 Uhr einzusenden. Zuschlagsfrist 14 Tage vom Angebotstermine ab. (2531)

Frankfurt a/M., den 30. November 1886.

Königliche Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt, betr. Johannes Tesch's Prüfungs-Katechismen für Eisenbahn-Beamte, Verlag von Franz Siemenroth in Berlin SW., Wilhelmstrasse 25, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 97. 1886.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 11. Dezember 1886.

Dieser Nummer liegt No. 23 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die Tagespresse und die Eisenbahnen.

Es ist eine auffällige und in den Eisenbahnkreisen oft beklagte Thatsache, dass die allgemeine Tagespresse den Eisenbahnangelegenheiten, zu welchen in der Jetztzeit fast jedermann unmittelbare oder mittelbare Beziehungen hat, so überaus häufig nicht diejenige Objektivität und Gerechtigkeit zu Theil werden lässt, welche im Interesse der Sache zu wünschen sein möchte. Von diesem Vorwurfe können — ganz abgesehen von jenen Presserzeugnissen, welche ihre traurige Existenzberechtigung in einer ungesunden Aufreizung der Leidenschaften, in einem Haschen nach mehr oder minder gefärbten, aufregenden Mittheilungen suchen — auch besser geleitete und finanziell wohl begründete Blätter leider nicht ganz frei gesprochen werden. Die Tonart, in welcher etwa wahrgenommene oder vielleicht auch nur eingebildete Mängel der Eisenbahnen vor die Oeffentlichkeit gezogen werden, athmet oft eine gewisse Feindseligkeit gegen dieselben, für welche einen berechtigten Grund zu finden schwer sein dürfte. Diese Erscheinung gibt zum Nachdenken Veranlassung.

Geht man von der zweifellos naturgemässen Auffassung aus, dass sowohl die Tagespresse, als auch die Eisenbahn den allgemeinen Interessen der Bevölkerung zu dienen bestimmt ist, die eine durch Belehrung der letzteren, die andere durch Vermittelung der zahlreichen persönlichen und sächlichen Bedürfnisse derselben, so wird man — ohne sich übertriebener idealistischer Anschauungen schuldig zu fühlen — zu der Ansicht gelangen, dass die Vertreter der Tagespresse und der Eisenbahnen *grundsätzlich* dem Publikum gegenüber zu gemeinsamen Bestrebungen, zu einmüthigem Handeln verbunden sein müssten. Wir sagen: *grundsätzlich!* — Es schliesst das selbstverständlich nicht aus, dass die Presse thatsächliche Unzuträglichkeiten und anerkannte Mängel der Eisenbahnverwaltung, durch welche die Oeffentlichkeit benachtheiligt oder in Mitleidenschaft gezogen wird, vor ihr Forum zieht. Das ist ihr gutes Recht und unter Umständen ihre Pflicht. Auch wird niemand bestreiten, dass in dem so überaus vielköpfigen und vielseitigen Apparate, zu welchem das Eisenbahnwesen sich ausgestaltet hat, dem Einzelnen nicht Gelegenheit zur Kritik gegeben sein möchte. Es ist dies schon dadurch bedingt, dass die Eisenbahnen *nicht* dazu berufen sind, die Interessen des *Einzelnen*, sondern diejenigen der *Allgemeinheit* zu vertreten und zu berücksichtigen. Vielleicht jede, unter allen Umständen aber jede Einrichtung und Anordnung höherer, weittragender Bedeutung bei den Eisenbahnen ist infolge dessen gewissermassen herausdestillirt aus mehr oder minder zahlreichen, in Frage kommenden Verhältnissen und Erwägungen, welche nicht immer oder auch niemals miteinander in eine, allen Betheiligten zusagende Uebereinstimmung zu bringen sind. Da ist es ja einfach selbstverständlich, dass das Ergebniss bekrittelt wird. Dass aber gerade die Tagespresse der richtige Ort ist, an welchem derartige Schmerzen *Einzelner* zum Ausdrucke gebracht werden, darf wohl füglich bestritten werden.

Wenn dieselbe es indessen für angezeigt erachtet, die allgemeine Aufmerksamkeit auf wirkliche oder angebliche Mängel bei den Eisenbahnen zu lenken, so wird es doch wesentlich darauf ankommen, in welcher Form dies geschieht. — Einer sachlich begründeten Kritik wird kein vernünftig und ruhig denkender Mensch die Berechtigung bestreiten. Wer indessen die kritischen Aeusserungen der Tagespresse über die Eisenbahnangelegenheiten verfolgt, wird bald und unschwer herausfühlen, dass die Sachlichkeit der Erörterungen oft auf recht schwachen Füssen steht, dass die Darstellung dagegen alsdann häufig geradezu im umgekehrten Verhältnisse zu der mangelnden Sachlichkeit aufgebauscht ist. Man könnte sich über derartige unliebsame Vorkommnisse leichter trösten, wenn es möglich wäre, den Einfluss der Tagespresse auf das

allgemeine Urtheil gering zu schätzen. Letzteres ist aber doch nicht angängig. Die Grossmachtsstellung der Presse ist nun einmal in unserem öffentlichen Leben ein bedeutungsvolles Moment, mit welchem, gern oder ungern, gerechnet werden muss. Denn ein grosser Theil des Publikums, welchem entweder die Fähigkeit oder die Zeit mangelt, sich ein eigenes Urtheil über die, den eigenen Beruf nicht unmittelbar betreffenden Zeitfragen zu bilden, ist naturgemäss ein Sprachrohr der sogenannten öffentlichen Meinung. Man mag diese Thatsache beklagen, wird sie jedoch schwerlich ändern können. Jedenfalls aber bedingt dieselbe eine ernste Verantwortlichkeit der die öffentliche Meinung leitenden oder beeinflussenden Presse und legt der letzteren in ganz besonderem Masse die Pflicht der Vorsicht auf — auch abgesehen von der blossen Rücksichtnahme auf die Klippen des Strafgesetzbuches, welche bei einiger sprachlichen und stilistischen Gewandtheit ja nicht allzu schwer zu umschiffen sind.

Jeder Zeitungsleser wird es bestätigen können, dass man in den öffentlichen Blättern nur überaus selten augenscheinlich laienhafte Urtheile über die Berufsthätigkeit des Arztes oder des Richters findet. Und doch haben dieselben so viele Berührungspunkte mit dem Einzelnen und mit der Allgemeinheit! Vielleicht ist der Grund für diese auffällige Wahrnehmung in der bewussten Ueberzeugung zu suchen, dass es sich in der Thätigkeit dieser Berufsklassen um Dinge handelt, zu deren Beurtheilung Fachkenntnisse erforderlich sind. Vielleicht aber auch nur in einer unbewussten Scheu vor dem Geheimnissvollen, welches in den Augen Vieler die medizinische und die juristische Wissenschaft umgibt. Der ganze Apparat des Eisenbahnwesens liegt aber scheinbar so offenkundig vor der Welt ausgebreitet, dass nur ausnahmsweise ein Laie es nicht wagt, seine Kritik an demselben in ausgiebiger Weise zu üben. Das Urtheil ist oft mit einer für den Sachkenner geradezu verblüffenden Sicherheit und Schnelligkeit fertig und leider nur zu häufig — unwiderleglich! Die Thatsache, dass einem Reisenden während der Eisenbahnfahrt eine Unannehmlichkeit passirt (wobei es ohnehin noch fraglich sein darf, ob durch eigene mangelhafte Kenntniss der Verhältnisse oder durch Schuld der Eisenbahneinrichtungen), ein solcher Einzelfall kann unter Umständen, wenn dem Betreffenden ein gewisser Einfluss auf weitere Kreise oder auf die Presse zur Verfügung steht, genügen, um die Eisenbahnverwaltung in empfindlicher Weise nach aussen hin herabzusetzen. An berufener Stelle über den Thatbestand, über die Nothwendigkeit der vorgefundenen, angeblich mangelhaften Einrichtungen, über die Zweckmässigkeit der beanstandeten Anordnungen Erkundigungen einzuziehen, bevor das abfällige Urtheil in die Oeffentlichkeit geschleudert wird: das kommt im allgemeinen doch nur ausnahmsweise vor. Es erscheint gegenüber den zweifellosen, eigenen Erfahrungen ja auch völlig überflüssig.

Dass in den vorstehenden Worten nichts übertrieben ist, werden fast sämmtliche Eisenbahnpraktiker bestätigen können. Und es ist sehr bedauerlich hinzufügen zu müssen, dass derartig einseitige Kritiken auch in den Kreisen der höheren Bildungsstufen keineswegs selten sind. Man könnte es indessen noch entschuldigen, wenn die Verfasser solcher für die Oeffentlichkeit bestimmten, in gutem Glauben und in bester Absicht geschriebenen Beschwerden es unterlassen haben sollten, sich vorerst an zuständiger Stelle gebührend aufzuklären. Von den Leitern der Tagespresse dürfte man letzteres aber wohl verlangen können und dieselben sind schwerlich dadurch gerechtfertigt, dass sie erforderlichenfalls die Eisenbahnverwaltungen auf die nachträgliche Berichtigung etwaiger unzutreffender Mittheilungen verweisen. Eine solche nachträgliche Richtigstellung des Sachverhältnisses hat überhaupt nur einen bedingten Werth; denn einerseits ist dem Sensationsbedürfnisse bereits genügt, und andererseits immerhin doch bei einem Theile des Publikums das so nothwendige Vertrauen zu den öffentlichen Verkehrsanstalten erschüttert. Dass eine derartige Unterminirarbeit aber die Aufgabe der Presse nicht ist, bedarf keiner weiteren Bemerkung. — Im übrigen ist es eine bekannte Thatsache, dass die Eisenbahnverwaltungen sehr häufig, wenn die Umstände es angezeigt erscheinen lassen, sich der Tagespresse bedienen, um vor der Einführung neuer Anordnungen das Publikum über dieselben aufzuklären und zu belehren. Dass diese Mittheilungen jedoch eine gewisse Grenze einhalten müssen, wird jeder Einsichtige unschwer begreifen, da eine völlige Klarstellung aller massgebenden Gesichtspunkte zu überflüssigen Weitläuftigkeiten führen würde und ausserdem auch bei dem Publikum eine Kenntniss der Verhältnisse voraussetzen hiesse, welche nicht erwartet werden kann.

Man mag uns vielleicht noch entgegenhalten, dass es sich im Betriebe der Eisenbahnen um die Gesundheit, um das Leben von zahllosen Personen handelt, und dass dieser Umstand es entschuldigen müsse, wenn die in die öffentlichen Blätter dringenden bezüglichen Mittheilungen von Uebertreibungen und Unrichtigkeiten nicht frei seien. — Wir können eine solche Entschuldigung als berechtigt nicht anerkennen. Die Presse sollte, insbesondere dann, wenn thatsächlich ein Unglück zu beklagen ist, vorzugsweise mit allen Mitteln auf die Beruhigung der aufgeregten Oeffentlichkeit hinwirken und letzterer, so lange die Schuldfrage nicht zweifellos erwiesen ist, nicht bei falschen, oft völlig unsinnigen Anklagen Vorschub leisten. Wie oft geschieht aber leider das Gegentheil! Wie selten wird daran gedacht, dass für die Verwalter der Eisenbahnen das hohe Mass von Verantwortlichkeit, welches ihnen durch Gesetz und eigenes Gewissen auferlegt ist, ohnehin schon eine vollkommen genügende Veranlassung ist, ihrer schweren Pflicht nach bestem Wissen und Können zu entsprechen, und dass es wohlfeiler Rathschläge und laienhafter Ermahnungen hierzu nicht bedarf! Wäre es so einfach, bisweilen vorhandene Unzuträglichkeiten mit jener Leichtigkeit aus der Welt zu schaffen, wie es von Unberufenen oft angenommen wird, so müsste man ja einen bedenklichen Grad von Unfähigkeit bei den Eisenbahnverwaltungen voraussetzen, welche solche klar zu Tage liegende Mittel anscheinend nicht zu finden wissen!

Vielleicht aber fehlt der gute Wille? — Vergeblich suchen wir nach wirklichen Gründen für eine solche Annahme. Es hiesse ja mit völliger Blindheit geschlagen sein, wollten sich die Eisenbahnverwaltungen ohne die bestimmtesten, nachweisbaren Gründe der Einführung von Einrichtungen, Verbesserungen u. s. w. im Interesse des Publikums entziehen. Jedoch so thöricht sind die praktischen Männer, deren Lebensberuf es ist, den Interessen der Allgemeinheit zu dienen, nicht; sie wissen ganz genau, dass sie sich grundlos zurückgewiesenen Bedürfnissen auf die Dauer doch nicht widersetzen können, und unter diesen Umständen ist es ein einfaches Gebot der Klugheit, derartigen Bedürfnissen, wenn möglich, schon voranzueilen. Und letzteres geschieht ja auch wohl thatsächlich recht häufig!

Natürlich kann man über die Nothwendigkeit oder Zweckmässigkeit einer Massregel verschiedener Ansicht sein, und fern liegt es uns, in solchen Dingen, welche das Publikum betreffen, die Meinungsäusserung desselben für überflüssig zu halten. Im Gegentheil! — Den Eisenbahnverwaltungen ist es in hohem Grade erwünscht, dieselbe zu vernehmen, und sie werden dieselbe, wenn nicht gewichtige Hinderungsgründe vorliegen, gewiss gern berücksichtigen. Aber wie vielseitig, wie entgegengesetzt sind oft die Forderungen, welche gestellt werden! — Allen gerecht zu werden, ist eben ein Ding der Unmöglichkeit; und ausserdem kommen doch auch die Interessen der Verwaltung selbst noch in Betracht. Die letzteren mit allen ihren besonderen, in Frage kommenden Feinheiten — deren richtige Beurtheilung einer langjährigen, sorgfältigen Schulung und Uebung bedarf — einem, ohnehin vielleicht in Vorurtheilen befangenen, Laien hinlänglich klar zu machen, ist eine überaus schwierige, oft überhaupt unlösbare Aufgabe. Aber gerade bei diesem Punkte wird es sich darum handeln, dass der Laie dem Sachverständigen gegenüber bescheiden zu-

rücktritt, dass er demselben Vertrauen zeigt, — wenn die Verhältnisse so wären, wie sie sein sollten! —

In dieser Richtung fruchtbringend und segensreich zu wirken, das ist so recht ein Zweck der Tagespresse, welcher die Mittel dazu gewiss unschwer zur Verfügung stehen und gestellt werden dürften. Denn Aufklärung, aber nicht Aufhetzung, ist das praktische Gebot, welches auf allen Lebensgebieten als Richtschnur dienen sollte. Die Eisenbahnen können die hervorragende Stellung, welche das moderne Kulturleben ihnen anweist, nur dann in dem wünschenswerthen Umfange behaupten, wenn sie durch das Vertrauen des Publikums, vielleicht auch durch die Anerkennung desselben unterstützt werden. Pessimistisch angehauchte Fachmänner behaupten aber oft, dass im Leben der Eisenbahnen eigentlich nur ein Moment von allen Betheiligten mit Freude oder auch mit Begeisterung begrüsst werde — und das sei die Feier der Betriebseröffnung einer neuen Linie! — In dieser Aeusserung liegt ein bitterer Humor, — aber leider viel Wahrheit! — K—e.

Statuten-Entwurf für die Eisenbahn-Central-Abrechnungsbüreaus in Oesterreich und in Ungarn.

Wie aus den wiederholten Mittheilungen aus dieser Zeitung bekannt ist, hat die General-Direktion der Oesterreichischen Staatsbahnen ihre Betheiligung an dem bisher bestehenden Central-Abrechnungsbüreau gekündigt, später aber ihre Bereitwilligkeit ausgesprochen, demselben nach einer ihr als nothwendig erscheinenden Reform wieder beizutreten. Auf Grund der in No. 81 S. 860 bezw. in No. 87 S. 923 dieser Zeitung reproduzirten resp. besprochenen 9 Reformpunkte wurden nun von den hierfür eingesetzten Komitees das in der Ueberschrift erwähnte Statut und die „grundsätzlichen Bestimmungen für die Ausführung des Abrechnungs- und Saldirungsdienstes der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen" entworfen und gemäss dem heutigen Berichte von der Direktorenkonferenz auch angenommen.

Die wesentlichsten Bestimmungen dieser beiden Operate versuchen wir nun, unter der Inhaltsangabe des berufenen Paragraphen, mit der grösstmöglichen Kürze zu reproduziren, indem wir uns deren Besprechung für den Zeitpunkt vorbehalten, wenn die Annahme der beiden Operate von sämmtlichen Verwaltungen, wie voraussichtlich, erfolgt sein wird.

Kapitel I des Statuts: Grundsätzliche Bestimmungen.

§ 1. Errichtung der Büreaus. Es soll je eine gesonderte, selbständige und von einander unabhängige Abrechnungsstelle in Oesterreich und in Ungarn, unter der Bezeichnung: Eisenbahn-Central-Abrechnungsbüreau in .... errichtet werden; jedem dieser Büreaus wird die Abrechnung jener Verkehre obliegen, welche demselben seitens der betheiligten Bahnverwaltungen möglichst gleichmässig und auf Grund gegenseitiger Vereinbarung zur Behandlung zugewiesen werden. Als Grundlage der Abrechnung haben die von den Bahnen geprüften und richtig gestellten Stationsrechnungen zu dienen, über deren gleichmässige Anlage und Vorbereitung eine besondere Vereinbarung getroffen wird. Das Central-Abrechnungsbüreau in Wien (dieser Ort scheint aus Versehen genannt zu sein, obzwar er gewiss beibehalten wird) besorgt gleichzeitig in gemeinsamer Saldirung die periodische Ausgleichung der Abrechnungsergebnisse, sowie anderweitiger zwischen den Theilnehmern an den Eisenbahn - Central - Abrechnungsbüreaus entstehenden Forderungen.

§ 2. Verhältniss der Abrechnungsstellen zu den Bahnen und zu einander. Dieselben sind gemeinsame Centralstellen aller theilnehmenden Verwaltungen. Allgemeine Auskünfte können denselben zwar ertheilt, doch muss das Amtsgeheimniss bezüglich der einzelnen Verkehre insoweit beobachtet werden, dass nur die daran betheiligten Verwaltungen solche Auskünfte verlangen dürfen. Die Weisungen betreffs der speziellen Abrechnung erhalten die Central-Abrechnungsbüreaus von den betreffenden Tarifverbänden.

§ 3. Geschäfte der Abrechnungsbüreaus. a) Die periodische Ermittelung der Bezugsantheile jedes Theilnehmers; b) die Ausgleichung der Forderung der Theilnehmer gegen einander; c) die Liquidirung der Ersatzquoten aus Anlass von Parteigebühren - Rückvergütungen; d) Evidenzhaltung der in Kartellverkehre fallenden Transporte und eventuell deren Abrechnung; e) die Veranlassung des Geldausgleiches (§ 1). Ausser diesen regelmässigen Geschäften können den Central-Abrechnungsbüreaus auch andere, nicht im allgemeinen Interesse liegende Arbeiten zugewiesen werden.

§ 4. Beitritt zu den Central-Abrechnungsbüreaus. Derselbe ist auch den ausländischen Bahnverwaltungen und konzessionirten Dampfschifffahrts-Verwaltungen unter dem Vorbehalte gestattet, dass dieselben an den zur Abrechnung im betreffenden Central-Abrechnungsbüreau gelangenden Verkehren auch wirklich betheiligt sind. Die beitretende Verwaltung wird Mitglied der Generalkonferenz (§ 6); die Theilnahme an einer Abrechnungsstelle verpflichtet nicht auch zur Theilnahme an der andern.

§ 5. Zusammensetzung der Büreaus. Deren Personalstatut wird gebildet: durch Zuweisung geeigneter Beamten aus dem Personalstande der Theilnehmer (§ 11) und eventuell durch Aufnahme eigener Bediensteten des Central-Abrechnungsbüreaus (§ 12); diese Zuweisung wird vom Ausschusse mit jedem Theilnehmer vereinbart. Der für sämmtliche Bedienstete massgebenden und noch von der Spezialkonferenz zu erlassenden Dienstordnung sind auch die zugewiesenen Beamten mit Vorbehalt der ihnen aus dem Verhältniss zur Heimathsbahn zukommenden Ansprüche unterworfen. Für die Bezüge sämmtlicher Bediensteten wird von der Spezialkonferenz ein Gebührenschema erlassen. Die eigenen Beamten werden durch eine Invaliditätsrente bei einem einheimischen Versicherungsinstitute versorgt.

Kapitel II des Statuts: Bestimmungen über die Verwaltung der Büreaus.

§ 6. Theilnehmer-Konferenz. Alle jene Angelegenheiten, welche die Grundlagen des Bestandes und der allgemeinen Dienstesführung beider Eisenbahn-Central-Abrechnungsbüreaus betreffen, unterliegen der Beschlussfassung sämmtlicher an diesen beiden Dienststellen betheiligten Verwaltungen. Die Festsetzung und Abänderung des Statutes der Instruktionen und der Vertheilung der Kosten der gemeinsamen Saldirung unterliegen den Beschlüssen der General-Konferenz (sämmtlicher Theilnehmer); die anderweitigen in den Rahmen des Statuts und der Instruktionen fallenden (im Statute in 8 Punkten spezifizirten) Angelegenheiten sind der Spezial-Konferenz der an der betreffenden Abrechnungsstelle betheiligten Verwaltungen vorbehalten.

§ 7. Geschäftsordnung der General- und Spezial - Konferenzen; Vorsitz. Die General-Konferenz findet abwechselnd in Oesterreich und Ungarn, die Spezial-Konferenz bei jener Abrechnungsstelle statt, über deren spezielle Angelegenheiten Beschluss zu fassen ist. In 3 Punkten wird der Umfang der Geschäftsführung präzisirt; die Tagesordnung muss mindestens 8 Tage früher den Theilnehmern bekannt gegeben werden; in minder wichtigen Angelegenheiten kann auch deren Zustimmung schriftlich erfolgen; Spezial-Konferenzen sind mindestens zweimal in jedem Jahre, General-Konferenzen sind von Fall zu Fall einzuberufen, sonst auch, wenn eine solche Einberufung von mindestens 5 Mitgliedern gewünscht und begründet wird; jeder Theilnehmer besitzt eine Stimme. Zur Gültigkeit eines Beschlusses ist die Zustimmung von drei Viertheilen aller Mitglieder erforderlich. In den Spezial-Konferenzen ist ausserdem jede vertretene Verwaltung berechtigt, hinsichtlich einzelner Verhandlungs-Gegenstände die Abstimmung im Verhältnisse der Beitragsleistung der betheiligten Verwaltungen zu den Gesammtkosten des Central-Abrechnungsbüreau zu verlangen. In einem solchen Falle erlangt der gefasste Beschluss nur dann Gültigkeit, wenn die auf die zustimmenden Mitglieder entfallende Kostenquote mindestens 75 pCt. der gesammten Jahreskosten des Central-Abrechnungsbüreaus beträgt. Das Resumé der Konferenz ist jeder Verwaltung innerhalb 8 Tagen zuzusenden. Die Kosten der General-Konferenzen werden zu gleichen Theilen zu Lasten der allgemeinen Kosten der beiden Eisenbahn-Central-Abrechnungsbüreaus bestritten.

§ 8. Fachreferenten - Konferenzen. Solche können zur Vorberathung von Angelegenheiten des gemeinschaftlichen Dienstes einberufen werden. Betreffen die Verhandlungs - Gegenstände beide Central-Abrechnungsbüreaus, so finden diese Verhandlungen abwechselnd in Oesterreich und in Ungarn statt; die Resumés hierüber sind den Verwaltungen mitzutheilen.

§ 9. Verwaltungs-Ausschuss. Derselbe wird zur Leitung und Ueberwachung der Central-Abrechnungsbüreaus auf 3 Jahre gewählt und muss aus mindestens 5 und höchstens 9 Mitgliedern bestehen; diese wählen eine Verwaltung als Vorsitzende. Jedes Jahr scheidet ein Drittheil der Mitglieder aus und wird durch Neuwahl ersetzt. Alle Anträge über die der General- oder Spezial-Konferenz vorbehaltenen Gegenstände sind den Theilnehmern mindestens 14 Tage früher bekannt zu geben. In 10 Punkten werden die Agenden aufgezählt, über welche unter Einhaltung des genehmigten Kostenvoranschlages die Entscheidung dem Ausschusse zusteht. Derselbe tritt mindestens in jedem 2. Monate zusammen; zur Gültigkeit seiner Beschlüsse ist die Anwesenheit von wenigstens zwei Drittheilen der Mitglieder nothwendig. Die Protokolle hierüber sind den bethei-

ligten Verwaltungen zuzusenden. In ausserordentlichen Fällen kann der Vorsitzende zeitweilige Verfügungen gegen nachträgliche Genehmigung treffen.

§ 10. Vorstand. Derselbe wird von jeder der beiden Spezial-Konferenzen ernannt. Diese Vorstände haben die Interessen aller betheiligten Verwaltungen als deren unmittelbare Vertreter gleichmässig wahrzunehmen und dürfen keinen ihnen zukommenden Auftrag einer oder mehrerer Verwaltungen, durch welchen das Dienstgeheimniss verletzt oder die Interessen anderer Verwaltungen bedroht werden, ohne Zustimmung der letzteren zur Ausführung bringen. In 8 Punkten werden die Büreauverwaltungs-Angelegenheiten aufgezählt, welche in den selbständigen Wirkungskreis der Vorstände fallen; sonst sind sie an die Beschlüsse des Ausschusses bezw. der Konferenz gebunden; in keinem Fall darf der genehmigte Kostenvoranschlag überschritten werden.

§ 11. Beamte des Central-Abrechnungsbüreaus aus dem Stande der Theilnehmer. Solche werden erst nach Ablauf von 6 Monaten nach dem Dienstantritte als in das Central-Abrechnungsbüreau definitiv übernommen betrachtet. Ihre Bezüge werden vom Ausschusse bestimmt und dürfen nicht geringer sein, als sie bei ihrer Heimaths-Verwaltung waren; sie können vom Ausschusse ihrer Verwaltung jederzeit zur Verfügung gestellt oder von ihr mit dessen Zustimmung zurückberufen werden und bleiben im Pensionsverbande ihrer Heimaths-Verwaltung.

§ 12. Eigenes Personal der Central-Abrechnungbüreaus. Für dessen Aufnahme und Enthebung werden die Bedingungen präzisirt. Unter fünf Modalitäten erfolgt die Altersversorgung solcher Beamten (nicht aber auch ihrer Familien).

§ 13. Büreaukosten. Es sind ausführliche Bestimmungen über die allgemeinen und solche besonderen Posten enthalten, welche nur die Theilnehmer an einem speziellen Verkehre treffen; ferner ist die Vertheilung, Abrechnung und Nachweisung dieser Kosten umständlich geregelt und die entsprechenden Fristen und die Pönalien für deren Einhaltung genau bestimmt.

Kapitel III des Statuts: Kündigung der Theilnahme, Auflösung der Büreaus.

§ 14. Kündigung. Für die Zurückziehung einzelner, den Eisenbahn-Central-Abrechnungsbüreaus zur Behandlung übertragener Verkehres ist ein 3 monatlicher Kündigungstermin bestimmt; der gänzliche Austritt eines Theilnehmers ist nach vorausgegangener 6 monatlicher Kündigung unter 3, namentlich die Haftung für eingegangene Verbindlichkeiten und Auslagen des Central-Abrechnungsbüreaus berührenden, Bedingungen zulässig, unter welchen die hervorzuheben ist, dass die ausscheidende Verwaltung auf ihren Antheil an dem Werthe des Büreau-Inventars zu Gunsten der übrigen Theilnehmer verzichtet.

§ 15. Auflösung des Büreaus. Eine solche kann nur von der General-Konferenz bei Anwesenheit von wenigstens drei Viertheilen sämmtlicher Theilnehmer beschlossen werden, welche auch über alle daraus sich ergebenden Fragen die Entscheidung zu treffen hat.

Kapitel IV des Statuts: Grundsätzliche Bestimmungen für die Ausführung des Abrechnungs- und Saldirungs-Dienstes der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen.

Diese Bestimmungen präzisiren in gedrängter, dabei aber doch klarer Weise den diesbezüglichen Vorgang und stellen an deren Spitze den Grundsatz: dass alle betheiligten Bahnen durchsichtige, greifbare Abrechnungen erhalten müssen, dass somit auch die Transitbahnen über die von ihnen ausgeführten Transporte detaillirte Nachweisungen erhalten, die diesen Bahnen die Möglichkeit bieten, die für sie abgerechneten Einnahmen prüfen zu können. Diese Nachweisungen sind seitens der Central-Abrechnungsbüreaus auszufertigen.

Die Durchführung dieses Grundsatzes wird für folgende Agenden noch näher bestimmt und zwar: für den 1. Personen-, 2. Reisegepäck-, 3. Güterverkehr, 4. die Uebersicht der Schuldenforderung, 5. Porto-Rückvergütungen, 6. Inkontrirungen, 7. Reexpeditionen, 8. Fehlexpeditionen, 9. Kartell-Abrechnungen, 10. Verzinsung der gegenseitigen Forderungen, 11. Abschlagszahlungen, endlich 12. Saldirung. Ueber die Durchführungsbestimmungen werden wir demnächst berichten.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Eisenbahn-Central-Abrechnungsbüreau.

In der unter dem Vorsitze des Präsidenten der Oesterreichischen Staatsbahnen, Freiherrn v. Czedik, abgehaltenen gemeinschaftlichen Direktorenkonferenz wurde die Reorganisirung der beiden Central-Abrechnungsbüreaus im Prinzipe angenommen und beschlossen, dass die betheiligten Eisenbahnen ihre Einwendungen gegen die an anderer Stelle besprochenen Vorlagen bis längstens 15. Dezember d. J. geltend machen können. Der Vertreter der Ungarischen Staatsbahnen beantragte, dass in dem Statute die Parität bezüglich der jedem der beiden Büreaus zuzuweisenden Verkehre Ausdruck erlange, wogegen jedoch mehrere Bahnen, insbesondere die Ferdinands-Nordbahn, opponirten. Der Vertreter der genannten Bahn ging von dem Standpunkte aus, dass es dem freien Ermessen der betreffenden Bahnen anheimgestellt bleibe, wo die Gebühren am zweckmässigsten abzurechnen seien. Die seitens der Königlich Ungarischen Staatsbahnen dagegen wiederholt vorgebrachten Bedenken wurden von dem Generaldirektor der Oesterreichischen Staatsbahnen zu beseitigen versucht, und selbst die Erklärung der Carl-Ludwigbahn fand keine Beachtung, dass es nämlich denn doch nicht angehe, einen so grossen Apparat für den so minimalen Geschäftszweig der Abrechnungsbüreaus zu kreiren. Auch die Anführung drastischer Daten, wie z. B., dass zur Vertheilung der Gebühren allein in Wien 15, in Budapest 5 Beamte angestellt sind, blieb ohne Erfolg.

Die Majorität war der Ansicht, dass der von den Ungarischen Staatsbahnen weiter vorgeschlagene Weg der Einsetzung eines Komitees zur Feststellung der jedem der beiden Büreaus zuzuweisenden Verkehre vor der Beschlussfassung über die Neuorganisation kaum zum Ziele führen würde, und erachtet es zweckentsprechender, dass vorläufig als Grundsatz angesehen werde, die Behandlung der einzelnen Verkehre, insolange nichts anderes vereinbart wird, in jenem Central-Abrechnungsbüreau vorzunehmen, wo selbe bisher abgerechnet wurden, und dass die Königlich Ungarischen Staatsbahnen ihre bezüglichen Wünsche, resp. konkreten Vorschläge den an den betreffenden einzelnen Verkehren betheiligten Verwaltungen mittheilen und mit den letzteren direkt ins Einvernehmen treten mögen. Nach gewärtigter Genehmigung des Statuts und der Grundsätze für den Abrechnungsdienst (siehe gegenwärtige Nummer S. 1029) werden die hierfür bereits designirten Kontrolorgane der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen die in diesen Operaten vorgesehenen Instruktionen ausarbeiten, dieselben den Komitees zur Prüfung vorlegen, welche sodann die Zustimmung der einzelnen Verwaltungen im Wege der Direktorenkonferenz so schleunig zu erwirken haben werden, dass die Reform, bezw. Neuorganisation der beiden Central-Abrechnungsbüreaus bereits mit dem 1. Mai 1887 in Kraft treten wird.

Lokomotivführer in Mobilisirungsfällen.

Wie ein militärisches Organ berichtet, werden auf den zumeist in Anspruch genommenen Eisenbahnen im Falle einer Mobilisirung zur Aushilfe auch Militärs als Lokomotivführer verwendet werden. Dieselben werden entweder aus dem Präsenzstande oder aus der Reserve dem Lokomotivdienste zugetheilt und wird hierbei auf deren frühere Praxis, auf die Kenntniss der Linien und der Sprache des betreffenden Landes Rücksicht genommen werden. Zur Einschulung dieser Militärpersonen sollen dieselben partienweise den einzelnen Bahnverwaltungen schon früher zugewiesen werden.

Anwendung von Wasserhöhensignalen bei den Wasserstandszeigern der Lokomotivkessel.

Das Kgl. Ungar. Ministerium für öffentliche Arbeiten und Kommunikation hat angeordnet, dass auf jedem Wasserhöhenzeiger der Lokomotivkessel jene Wasserhöhe bezeichnet werde, welche das im Dampfkessel vorhandene Wasser auf der Steigung und dem Gefälle der Bahn mindestens erreichen muss, damit die vorne liegenden Enden der Siederöhren und die Bedachung des Feuerkastens von einer genügenden Quantität Wasser bespült werde. — Diese Anordnung besteht seit längerer Zeit in der Oesterreichischen Reichshälfte und wurde auch in Ungarn geübt, ohne dass hierfür eine förmliche Verordnung bestanden hätte.

Die Erhöhung der Ungarischen Transportgebühr.

Wie zu erwarten war, haben die Kundgebungen gegen die vom Finanzminister geplante Erhöhung der Transportgebühr begonnen, und werden voraussichtlich noch weitere Kreise die Agitation dagegen verbreiten. Die Holzindustriellen haben jüngst eine Konferenz abgehalten, in welcher sie einhellig beschlossen, gegen die geplante Erhöhung dem Finanzminister Vorstellungen zu machen, da hierdurch die Holzindustrie, insbesondere der Export der Artikel aus weichem Holze, sehr geschädigt würde. Es wurde weiter beschlossen, in dem an das Finanzministerium zu richtenden Bittgesuch anzuführen, dass durch diese Erhöhung die ihnen vom Kommunikationsministerium rücksichtlich der Tarife gewährte Begünstigung illusorisch gemacht würde. Durch diese Massregel würde, da in Oesterreich keine Transportsteuer existirt, die Konkurrenzfähigkeit der Oesterreichischen Holzindustrie auf Kosten der Ungarischen gesteigert werden.

Bewilligung technischer Vorarbeiten in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Julius Reichsfreiherrn v. Béchade-Rochepin in Wien die Bewilligung zur Vornahme

technischer Vorarbeiten für eine theils als Adhäsions-, theils als Zahnradbahn auszuführende Lokalbahn von der Gürtelstrasse in Neulerchenfeld durch die Lerchenfelderstrasse bis zur Breitenseerstrasse in Ottakring und von da auf den Galitzinberg und eventuell auf den Tulbingerkogel und der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine theilweise als Adhäsions-, theilweise als Zahnrad- oder Drahtseilbahn auszuführende normalspurige Lokalbahn von Ottakring auf den Galitzinberg im Anschlusse an die Pferdebahnlinie „Mariahilfer Linie-Ottakring" auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Strafgerichtliches Urtheil bezüglich des Eisenbahnunglückes bei Mödling.

Das Wiener Landesgericht hat die des Verschuldens an diesem Unglücke Angeklagten und zwar dem Lokomotivführer Trnka freigesprochen, den Eleven Scherer aber zu 4 Monaten Arrest verurtheilt. Die Motive dieses Urtheils lauten auszugsweise wie folgt: Der Gerichtshof hat aus dem Ergebnisse der Verhandlung die Ueberzeugung gewonnen, dass am 29. August d. J. jener Zug, welchen Wenzel Trnka als Maschinenführer führte, am Südende der Station Mödling auf den Zug No. 79 stiess und dass dieser Zusammenstoss die Zertrümmerung mehrerer Waggons, den Tod von fünf und die mehr oder minder schwere Beschädigung von etwa dreissig Personen zur Folge hatte. Der Angeklagte Trnka selbst bestreitet nicht, dass ein solcher Zusammenstoss erfolgt ist, verantwortet sich aber dahin, dass ihm das Signal auf freie Fahrt mit der Distanzsignalscheibe gegeben worden sei und dass er im vollen Vertrauen auf dieses Signal die Fahrt mit einer nur wenig verminderten Geschwindigkeit fortgesetzt habe. Es wird allseits zugegeben, dass von Seite der Station Mödling das Signal mit der Distanzsignalscheibe auf freie Fahrt gestellt wurde, allerdings nicht in der Intention, dem Zuge 45, welchen Trnka führte, die freie Einfahrt anzuzeigen, sondern als Signal für den bereits dort wartenden Zug 79, und es ist bei den vorgebrachten Umständen ganz erklärlich, dass ein solches Missverständniss stattfinden konnte und dass Trnka das Signal als für seinen Zug geltend annahm. Es wird nun behauptet, dass neben dem Distanzsignal, welches auf „freie Fahrt" stand, ihm auch andere Signale gegeben wurden, welche ihn vom Einfahren abhalten sollten. Es kommt vor, dass der Stockmann ihm abgewinkt hat, dass Personen durch Anziehen der Signalleine den Trnka darauf aufmerksam machten, dass die Bahn nicht frei sei, ja dass der eigene Heizer ihn wiederholt angesprochen haben soll. Es ist auch richtig, dass Trnka, allerdings im letzten Augenblicke, als es schon zu spät war, den Zug anzuhalten sich bemüht hat, indem er die Vacuumbremse anzog.

Der Gerichtshof musste darüber schlüssig werden, ob ein strikter Beweis dafür erbracht worden ist, dass Trnka zu einer solchen Zeit und in einer solchen Entfernung von der Unglücksstätte gewarnt wurde, dass er noch rechtzeitig das Unglück hätte verhüten können, und ein solcher Beweis hat sich aus der Verhandlung nicht ergeben. Aus der Aussage des Heizers geht allerdings hervor, dass er schon früher einmal den Trnka gewarnt hat, auf welche Warnung er keine Antwort erhielt. Es fehlt also der Nachweis, dass Trnka ihn verstanden hat. Was die Signale mit der Leine betrifft, so haben wir gehört, dass solche Zeichen öfter vorkommen und dass sie keineswegs jene Bedeutung haben und so gewürdigt werden, wie man annehmen sollte. Es kommt sehr oft vor, dass die Signalleine in Bewegung gesetzt wird, ohne dass dadurch der Maschinenführer auf irgend eine besondere Gefahr aufmerksam gemacht werden soll. Was aber das Zeichen, welches der Stockmann des letzten Zuges durch Abwinken gegeben hat, anbelangt, so hat der Gerichtshof angenommen, dass dieses Zeichen viel zu spät und auf eine zu kurze Entfernung gegeben wurde. Es handelt sich nur um einige Wagenlängen, welche er zurückgelaufen oder gegangen sein soll, während Trnka zum Anhalten des Zuges einen Raum von mindestens 200 oder 300 m gebraucht hätte. Der Gerichtshof hat demnach die Ueberzeugung gewonnen, dass in dem Vorgehen des Trnka kein solches Verschulden gelegen ist, welches mit dem Unfalle vom 29. August in kausalem Zusammenhange stehen würde, so dass er nach § 335 und § 337 St.-G. hätte verurtheilt werden müssen. Es ist daher bezüglich seiner die Freisprechung erfolgt. Was jedoch den zweiten Angeklagten, Carl Scherer, anbelangt, so stellt er selbst nicht in Abrede, und es steht dies auch im Einklange mit allen Erhebungen, dass er es gewesen ist, welcher das Signal zur freien Fahrt gegeben hat, durch welches Trnka irregeführt worden ist. Er stellt auch nicht in Abrede, dass ihm bekannt war, dass die Vorschrift des Artikels 116 der Verkehrsinstruktion das Einlassen eines Zuges durch ein solches Signal geradezu streng untersagt. Der Angeklagte gibt auch zu, dass er wissen musste, dass ein anderer Zug noch in Bewegung sei; er gibt zu, dass ihm bekannt war, dass die Führer ihr Hauptaugenmerk auf die sogenannte Distanzsignalscheibe richten, welche mehrere Maschinenführer als „Heiligthum" bezeichnet haben. Scherer hat auch nicht in Abrede gestellt, einzusehen, dass sein Vorgehen ein inkorrektes gewesen ist, hat aber zu seiner Verantwortung vorgebracht, dass dieser Vorgang seit jeher in Mödling so geübt wird, und dass er nur das gemacht habe, was er seit jeher dort gesehen hat und was seit jeher dort angeordnet worden ist, ohne dass von Seite der Vorstände eine Rüge erfolgt oder eine Abänderung dieses Verfahrens eingeleitet worden wäre. Allein wenn es auch richtig sein mag, dass häufig ein solcher instruktionswidriger Vorgang eingehalten wurde, so vermag dies die Strafbarkeit der Handlungsweise des Scherer keineswegs völlig aufzuheben, denn der Umstand, dass andere einen solchen Vorgang dulden oder einhalten, ermächtigt ihn nicht, sich über eine so wichtige Vorschrift hinwegzusetzen.

Der Gerichtshof konnte diesen Umstand als mildernd, keineswegs aber als vollkommen entlastend ansehen, und musste mit einem verurtheilenden Erkenntnisse vorgehen.

Bei Bemessung der Strafe wurde als erschwerend angenommen der schwere Erfolg, welcher herbeigeführt worden ist, indem ein so bedeutender Verlust an Menschenleben und die Verletzung so zahlreicher Personen zu beklagen ist. Als mildernd wurde in Erwägung gezogen das Geständniss, die bisherige völlige Unbescholtenheit und der Umstand, dass er durch das bestehende instruktionswidrige Vorgehen zu seinem Verhalten bestimmt wurde.

Mit Rücksicht auf diese überwiegenden mildernden Umstände hat der Gerichtshof von dem Milderungsparagraph 266 Gebrauch gemacht und hat die Strafe, welche nach dem Gesetze mit strengem Arreste zwischen sechs Monaten und drei Jahren zu bemessen gewesen wäre, mit einfachem Arreste in der Dauer von vier Monaten bemessen.

Nachdem der Präsident den Verurtheilten Scherer über die Rechtsmittel belehrt hat, sagt derselbe mit fester Stimme: „Ich kann das Urtheil nicht annehmen, mein Vertheidiger wird die Nichtigkeitsbeschwerde überreichen; ich habe die Strafe nicht verdient."

Personalien.

Der Hofrath und Generaldirektor der Carl-Ludwigbahn Eduard Ritter v. Sochor wurde in Anerkennung seiner ausgezeichneten Verdienste in den Freiherrnstand erhoben. — Der Erfinder des nach ihm benannten Repetirgewehres, mit welchem die Oesterreichisch-Ungarische Armee bewaffnet wird, ist der Oberingenieur Ferd. Mannlicher der Kaiser Ferdinands Nordbahn, welcher seine freie Zeit der Kriegstechnik gewidmet und so glänzende Erfolge errungen hat.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Moltke's Patronenhülsen im Deutschen Reichstage haben die Kriegsbefürchtungen wieder wachgerufen; wohin wir auch blicken, überall sind in den letzten Tagen die Gegensätze eher verschärft als gemildert worden. Für die Hausse der Banken wird schon nach den Gründen welche dieselbe veranlasst haben, geforscht, deshalb ist auch ein Stillstand in deren Koursentwickelung eingetreten. Dies wirkte auch auf Bahneffekten zurück: dieselben gingen bis auf Nordbahn (2368), deren Prioritätenkonversion von der Regierung genehmigt sein soll, mehr oder minder erheblich zurück; so Staatsbahn (247), nachdem die Abschlagszahlung auf die Dividende von 15 Frcs. endlich offiziell bekannt gegeben wurde, und Elbethal (166.50), deren Jahresergebniss nicht den Erwartungen entsprechen soll.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Erkrankungsstatistik. Die geschäftsführende Direktion hat die soeben ausgegebenen statistischen Nachrichten über die Erkrankungsverhältnisse der Beamten von 30 Vereins-Verwaltungen im Jahre 1885 an sämmtliche Vereinsverwaltungen vertheilt; diese statistischen Nachrichten können von der geschäftsführenden Direktion zum Preise von 1 *M.* 50 *₰* bezogen werden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 5255 vom 2. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ, betreffend Ueberweisung eines Streitfalls zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 5261 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, Begleitschreiben zur Erkrankungsstatistik für 1885 (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 5282 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Verbot der Einfuhr in und der Durchfuhr durch Belgien für Schweine und Schafe u. s. w. aus Russland und den Niederlanden (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 5301 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten des Abonnements auf das technische Vereins-Organ (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 5404 vom 9. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Betheiligung von Nicht-Vereins-Verwaltungen an der Verausgabung von kombinirbaren Rundreisebilleten des Vereins (abgesandt am 9. d. Mts.).

Aus Mecklenburg-Schwerin.

Kanal Rostock-Güstrow-Berlin.

Die Eisenbahnbau- und Verkehrsverhältnisse des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin haben in den letzten fünf Jahren die Aufmerksamkeit nicht allein der wirthschaftlichen und technischen Fachwelt, sondern auch der Handelswelt auf sich gezogen. In dieser verhältnissmässig kurzen Zeit hat sich daselbst das Eisenbahnnetz um mehr als das Doppelte vergrössert, und während noch neue Eisenbahnanlagen theils schon in der Ausführung bezw. Vollendung begriffen sind, theils in Aussicht stehen, darf demnächst ausser der behufs Wiederbelebung der Eldeschifffahrt geplanten Elderegulirung die endliche Verwirklichung des so vielfach erörterten Rostock-Güstrow-Berliner Kanals, vorläufig wenigstens bezüglich der Theilstrecke Rostock-Güstrow (Station der Friedrich-Franz und Güstrow-Plauer Eisenbahn) erwartet werden. Dieses Unternehmen ist praktisch schon dadurch gefördert worden, dass die alte Hansestadt Rostock den kostspieligen Bau einer Schleuse am Ausfluss der Ober-Warnow in diesem Jahre vollendet hat, wodurch zwischen der Ober- und Unter-Warnow ein Schifffahrtsweg geschaffen ist. Dasselbe wird aber neuerdings noch durch das Kanalprojekt Zützow-Güstrow unterstützt, für dessen Ausführung die betheiligten Städte Rostock, Zützow, Güstrow ein augenscheinliches Interesse bezeugen.

Das Grossherzogliche Ministerium des Innern hat sich bereits unter dem 2. November d. J. damit einverstanden erklärt, die erforderlichen Landesmittel für das Unternehmen bei den Ständen zu beantragen, sobald die Städte Rostock und Güstrow die Ausführung desselben in Angriff zu nehmen beabsichtigen und ihren Beitrag sowie die genaue Höhe der gewünschten Landeshilfe bezeichnet haben würden. Die genannten Städte haben infolge dessen erklärt, die nach Bewilligung der Landeshilfe von 759 000 *M.* (¾ der Bausumme) verbleibenden Kosten je zur Hälfte übernehmen zu wollen.

Der den weiteren Verhandlungen zu Grunde gelegte Entwurf des Kanalprojektes ist in technischer Beziehung vielfachen Umarbeitungen unterworfen gewesen, an welchen die Herren Baurath Hess, Hafenbaudirektor Kerner, Regierungsbaumeister Havestadt und Contag und Baudirektor Mensch wesentlich betheiligt waren. Nach den nunmehrigen Annahmen soll der Kanal mit einer Hafenanlage bei Güstrow beginnen, das Nebelbett etwa 4,2 km weit bis zur Lüssow-Klein-Schwiesower Scheide benutzen, demnächst selbständig weiter gehen, wobei an der Abzweigung von der Nebel ein Ueberfallwehr eingerichtet wird, und dann als ein die Höhen möglichst vermeidender Seitenkanal sich unmittelbar neben der Friedrich-Franzbahn entlang erstrecken, bis er in den unteren Nebellauf kurz vor Bützow einmündet.

Für den Kanal sind folgende Abmessungen in Aussicht genommen: Lichtweite der Schleusen 6,6 m, Länge jeder Schleuse 51,5 m, Wassertiefe derselben 2 m, Lichtweite der Brücken 7,25 m, Breite der Kanalsohle auf freier Strecke 10 m, Breite im Wasserspiegel 16 m, Wassertiefe 1,5 m. Zwischen dem Wasserspiegel und dem Leinpfadsdamm soll ein Terrainstreifen von 5 m Breite verbleiben, um eine spätere Erweiterung des Querprofils auf freier Strecke derartig ermöglichen zu können, dass die Sohlenbreite auf 13 m, die Breite des Wasserspiegels auf 21 m und die Wassertiefe auf 2 m herzustellen ist und somit dann überall Schiffe von 6 m Breite und 1,75 m Tiefe mit einem Spielraum von 2 m frei aneinander vorbeifahren können. Nördlich von Gülzow, etwa bei Kilometer 8, und im Zepeliner Holz, etwa bei Kilometer 12, ist je eine Schleuse vorgesehen.

Der generelle Kostenanschlag des Projekts ist auf 1 012 000 *M.* festgesetzt.

Hierbei ist vorausgesetzt, dass das Terrain von Güstrow und Bützow sowie in den Grossherzoglichen Forsten unentgeltlich hergegeben wird. Auch sonst werden indessen voraussichtlich manche Grundstücke unentgeltlich von den Besitzern hergegeben werden, sowie auch auf baare Beihilfe seitens einzelner derselben zu rechnen sein dürfte.

Die Hafenanlage bei Güstrow, welche in einer entsprechenden Vertiefung und Verbreiterung der Nebel an ihrem rechten Ufer besteht, wird bei niedrigem Wasserstande 1,5 m, bei mittlerem 2 m und bei hohem etwa 2,64 m tief sein; die durch Holzbollwerk, an welchem die Fahrzeuge unmittelbar anlegen können, zu sichernden Ufer werden etwa 3 m höher sein als der niedrige Wasserstand. Nach dieser Hafenanlage wird sich ein Gleis von der Güstrow-Plauer Eisenbahn abzweigen; parallel zu dem Bollwerk sind Doppelgleise geplant. Die Verladung von den Schiffen in die Eisenbahnfahrzeuge und umgekehrt erfolgt vermittelst Krahnes.

Nach Fertigstellung der Anlage dürfte dieselbe in landesherrliche Verwaltung übernommen werden.

Güstrow-Plaatz.

Am 24. v. Mts. fand eine Besichtigung der geplanten Bahnlinie Güstrow-Plaatz (Station des Deutsch-Nordischen Lloyd) statt, an welcher Vertreter des Ministeriums, der Vorstand der Güstrow-Plauer Bahn und Beauftragte des Magistrats und des Bürgerausschusses der Stadt Güstrow theilnahmen.

Eisenbahn Güstrow-Plau-Meyenburg.

Die an die Bahn von Güstrow-Plau sich anschliessenden und ein Glied der Eisenbahn Rostock F. F.-Neustadt a. D.-Berlin bildende Bahnstrecke Plau-Wendisch-Priborn mit den Stationen Ganzlin und Wendisch-Priborn ist am 5. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Der Unterbau bot auf der Plauer Feldmark wiederholt Schwierigkeiten, indem tiefe Ausschachtungen einerseits und mehrere Meter hohe Dammschüttungen andererseits mehrfach vorkamen. Wochenlange Arbeit erforderte die Durchführung des Bahndammes durch das Eldethal und der Bau der über die Elde führenden eisernen Brücke. Diese Brücke, welche 27 m Länge im Lichten hat, ist von der Mecklenburgischen Maschinenfabrik-Aktiengesellschaft zu Güstrow geliefert worden.

Die Strecke von Plau bis zur Landesgrenze hat eine Länge von 15 km; bis Meyenburg selbst sind dann noch 2 km. Von Meyenburg über Pritzwalk nach Neustadt baut bekanntlich der Preussische Staat.

Eisenbahnprojekt Oertzenhof-Woldegk.

In einer der letzten Versammlungen der Repräsentanten der Stadt Woldegk wurde der zum Bau der Bahnstrecke von Oertzenhof (Station der Friedrich-Franzbahn) nach Woldegk von der Friedrich-Franzbahn geforderte städtische Beitrag, nämlich unentgeltliche Hergabe des erforderlichen Terrains, bewilligt.

Dem Mecklenburg-Schwerinschen Landtage wird noch in seiner bevorstehenden Session die Vorlage unterbreitet und die Landeshilfe bei demselben nachgesucht werden.

Einschienige Bahn nach dem System Lartigue.

Dem einschienigen Bahnsysteme Lartigue's, welches bereits mehrfach für den Güterverkehr zur Anwendung gelangt, aber auch bereits auf der elektrischen Ausstellung des Jahres 1884 in Paris für den Personenverkehr eingerichtet gezeigt worden ist, haftete bisher der grosse Uebelstand an, dass der zu beiden Seiten der Schiene aufgehängte Wagen ausbalancirt werden musste. Wie der „Engineer" (vom 17. September d. J.) mittheilt, hat der Erfinder des Systems neuerdings diese, durch die pendelnde Aufhängung der Wagen bedingte Unbequemlichkeit dadurch zu beseitigen versucht, dass er horizontale Gleitrollen an dem Wagen angebracht hat, welche sich je paarweise gegen zwei, an dem mittleren Ständer befestigte Seitenschienen stützen. Eine demgemäss ausgeführte, für den Personen- und Güterverkehr bestimmte Bahn ist zur Zeit in London in der Nähe der Victoriastreet im Betriebe. Dieselbe hat Steigungen bis zu 1 : 10, welche mittelst Lokomotive durch blosse Adhäsion überwunden werden. Im Bedürfnissfalle kann bei grossen Steigungen solcher Bahnen die Schiene auch mit einer Zahnstange versehen werden, in welche alsdann ein besonderer Zahnrad-Treibapparat der Lokomotive eingreift.

Falls die Konstruktion in der nunmehr abgeänderten Form sich praktisch bewähren sollte, dürfte derselben eine Zukunft wohl nicht abgesprochen werden können, da die Einfachheit und Leichtigkeit hinsichtlich der Herstellung und des Betriebes derselben anerkannt werden muss. Insbesondere würde das System auch für Pferdebahnen geeignet erscheinen, für welche übrigens nach der Ansicht des Erfinders die horizontalen Gleitrollen entbehrt werden können. Immerhin aber ist nicht in Abrede zu stellen, dass eine derartige Konstruktion für den nicht technisch geschulten Fahrgast zunächst etwas Befremdendes und kaum Vertrauen Erweckendes haben dürfte, und es möchte einer gewissen Zeit bedürfen, ehe dieses Gefühl der Unsicherheit durch den thatsächlichen Nachweis der völligen Sicherheit eines solchen einschienigen Gefährtes behoben sein wird.

Präjudizien.

v. O. **Zur Auslegung des Artikels 424 H.-G.-Bs. und der §§ 48, 67 des Betriebsreglements.** — Thatbestand: Der Kläger hatte auf der Eisenbahnstation Cham in Bayern 18 Kisten mit bengalischen Zündhölzern zum Transporte nach Berlin an zwei Empfänger aufgegeben. In den beiden (die übliche Bezugnahme auf die Eisenbahnreglements enthaltenden) Frachtbriefen war das Gut als „Zünder“ bezeichnet, auf den einzelnen Kisten stand in grosser deutlicher Schrift „Zündhölzer“. Auf dem Anhalter Güterbahnhofe in Berlin verbrannten die Kisten, zugleich erlitt der Schuppen, neben welchem sich die Kisten in einem Waggon befanden, Brandbeschädigung. — Der Absender klagt gegen den Eisenbahnfiskus den Werth des verbrannten Gutes mit 675 ℳ ein, der Beklagte bestreitet seine Verpflichtung und fordert widerklagend Ersatz des durch den Brand der Kisten an dem Schuppen erlittenen Schadens 3 185 ℳ 39 ₰. — Beide Theile berufen sich auf Bestimmungen des Eisenbahn-Betriebsreglements, indem Kläger behauptet, der Brand sei durch Verschulden der Angestellten des Beklagten erfolgt, die Kisten seien durch einen aus einer vorüberfahrenden Lokomotive geflogenen Funken in Brand gerathen; der Beklagte gibt dagegen als Entstehungsursache des Brandes Selbstentzündung an. — Im ersten Rechtszuge wurde der Beklagte klagegemäss verurtheilt und die Widerklage zurückgewiesen. Die gegen dieses Urtheil vom Beklagten eingelegte Berufung wurde zurückgewiesen. Desgleichen wurde die Revision des Beklagten gegen das Berufungsurtheil vom Reichsgericht zurückgewiesen aus folgenden Gründen: 1. Die Klage betreffend. a) Der beklagte Eisenbahnfiskus behauptet, dass die Kisten mit den bengalischen Zündhölzern, als sie sich auf einem im Bahnhofe ruhig stehenden Wagen befanden, ohne äussere Veranlassung, also infolge Selbstentzündung verbrannt seien. Wäre diese Thatsache bewiesen, so würde dadurch die Haftung des Beklagten aus dem Frachtvertrage nach Artikel 395 H.-G.-Bs. beseitigt sein, denn der Untergang des Gutes wäre auf dessen innern Verderb zurückzuführen. Der Beweis dieser Thatsache hätte auch dann als geführt angesehen werden können, wenn der Beklagte, welchem die Beweislast obliegt, Umstände dargethan hätte, unter welchen eine andere Entstehungsursache des Schadens sich als ausgeschlossen darstellen würde. Der Berufungsrichter hat dies nicht etwa verkannt, wenn er den vom Verklagten angetretenen Beweis nicht erhebt. Er spricht nicht aus, dass in dieser Weise der Beweis nicht geführt werden könne, sondern nur, dass die Thatsachen, über welche Beweis angetreten ist, auch wenn sie erwiesen seien, einen Schluss auf die erfolgte Selbstentzündung nicht unumstösslich erscheinen liessen. Ein rechtsgrundsätzlicher Verstoss liegt also in dieser Beziehung nicht vor. b) Der Beklagte stützt seine Vertheidigung wesentlich auf das Betriebsreglement und findet sich durch die den Bestimmungen desselben vom Berufungsrichter gegebene Auslegung verletzt. Der Revisionsbeklagte bestreitet mit Unrecht die Zulässigkeit der Nachprüfung dieser Auslegung im Revisionszuge, denn der Berufungsrichter hat nicht sowohl den im Abschlusse des einzelnen Frachtvertrages zum Ausdruck gekommenen konkreten und detaillirten Vertragswillen der Kontrahenten festgestellt, sondern er hat eine abstrakte Norm, welcher als solcher die Kontrahenten sich unterworfen haben, ausgelegt. Es braucht hier nicht untersucht zu werden, ob und inwieweit die konkrete Bezugnahme auf eine im Voraus festgestellte Vertragsbestimmung überall zur gleichen Auffassung der betreffenden Verträge führt: für den regulären Frachtvertrag der Eisenbahnen ergibt sich die Nothwendigkeit dieser Auffassung schon daraus, dass die Organe der Eisenbahnen nur auf Grund des Reglements abzuschliessen bevollmächtigt sind und eine Berücksichtigung besonderer Momente ausgeschlossen ist, wie wiederholt vom Reichsgericht anerkannt ist (Entsch. Bd. III S. 428). — c) Was die Vertheidigung im einzelnen betrifft, so kann sich der Beklagte zunächst nicht auf § 48 des Betriebsreglements berufen; denn, wenn auch unter Litt. A No. 21 das „alle der Selbstentzündung und Explosion unterworfenen Gegenstände“ von der Beförderung durch die Eisenbahn ausgeschlossen sind und nach Litt. C unter diese Stoffe insbesondere auch explosibele Gemische, welche chlorsaure Salze enthalten, gerechnet werden und nach dem Gutachten des Sachverständigen Dr. Bischoff die Köpfe der fraglichen Hölzchen Chlorsäure enthalten, so findet sich doch unter No. 2 die Ausnahme: „soweit nicht die Bestimmungen in Anlage D Anwendung finden.“ Anlage D, welche „Bestimmungen über bedingungsweise zur Beförderung auf Eisenbahnen zugelassene Gegenstände“ enthält, lautet unter No. 4: „Streichhölzer und andere Reib- und Streichzünder (als Zündhütchen, Zündschwämme u. s. w.) müssen in Behältnisse von starkem Eisenbleche oder in sehr feste hölzerne Kisten, beide nicht über 1,2 cbm Grösse, sorgfältig und dergestalt verpackt sein, dass der Raum der Kisten völlig ausgefüllt ist. Die Kisten sind äusserlich mit dem Inhalte zu bezeichnen.“ — Dass es sich im vorliegenden Falle „um Zündhölzer unbestritten handelt“, und zwar um Zündhölzer im Sinne der Anlage D, wird vom Berufungsrichter ausdrücklich festgestellt. Da nun auch feststeht, dass bei der Aufgabe des Gutes den in der angeführten Stelle enthaltenen Vorschriften über die Verpackung und die Deklaration entsprochen ist, so kann eine Entbindung von der Haftpflicht des Frachtführers aus der erwähnten Bestimmung des Betriebsreglements nicht entnommen werden. — d) Der im Artikel 423 H.-G.B. aufgestellte Grundsatz, dass die Eisenbahn nicht befugt sei, die ihr nach Art. 395 obliegende Haftpflicht für das zur Beförderung übernommene Gut auszuschliessen oder zu beschränken, wird durch Artikel 424 wesentlich modifizirt. Diese Bestimmung beruht auf der Erwägung, dass die Eisenbahnverwaltung auch bei der grössten Sorgfalt nicht im Stande ist, gewisse Arten von Gütern wegen ihrer besonderen Beschaffenheit gegen gewisse Beschädigungen auf dem Transporte zu sichern, dass sie also, wenn sie sich von der Haftung für solche Beschädigungen nicht freizeichnen dürfte, einen reinen Casus übernehmen müsste, wofür sie in Erhöhung der Fracht ein Aequivalent zu suchen genöthigt wäre. — Ihre wesentlich praktische Bedeutung aber erhält die Bestimmung erst durch den zweiten Absatz, nach welchem, wenn eine solche Bestimmung bedungen ist, zugleich als bedungen gilt, es solle bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet werden, dass ein eingetretener Schaden, wenn er aus der nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden sei. Hieraus erklärt sich auch, weshalb in No. 4 des Artikels die Freizeichnung von Unfällen miterwähnt wird, für welche die Eisenbahn gesetzlich gar nicht zu haften hat, wie für innern Verderb. — Würde nun in dem Betriebsreglement eine mit den angeführten Bestimmungen des Artikels 424 H.-G.-Bs. wörtlich sich deckende Bestimmung über die Befreiung von der Haftpflicht aufgenommen sein, so würde, wenn ein Gut durch Brand beschädigt oder vernichtet ist, die Vermuthung, dass der Brand durch Selbstentzündung entstanden sei, dann Platz greifen, wenn das Gut wegen seiner eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr der Selbstentzündung ausgesetzt war; dagegen würde die Vermuthung nicht eintreten, wenn eine solche besondere Gefahr nicht angenommen werden kann. Es genügt also nicht das Vorliegen der blossen Möglichkeit der Selbstentzündung ebensowenig wie es für Beseitigung der Haft für Bruch, Rost u. s. w. genügt, dass das Gut durch Bruch, Rost u. s. w. beschädigt werden kann. Es handelt sich um Güter, welchen eine „leichte Verletzbarkeit“ oder „natürliche Empfindlichkeit“ in der fraglichen Richtung zukommt. Nur betreffs solcher Güter ist die Befugniss der Freizeichnung gestattet und jene Vermuthung aufgestellt. Nur soweit hat aber auch das Betriebsreglement von der Bestimmung des Artikels 424 No. 4 Gebrauch gemacht. — Die Fassung des § 67 No. 1 des Betriebsreglements stimmt im ersten Theile völlig mit der des Artikels 424 No. 4 überein, nur dass zu den Beispielen die Ursachen der betreffenden Beschädigung noch ausdrücklich und zulässigerweise die „Selbstentzündung“ hinzugefügt ist. Sodann sind zur Exemplifikation des Begriffs der „vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr, Verlust oder Beschädigung zu erleiden, ausgesetzten Güter“ diejenigen unter diesen Begriff fallenden Güterarten, welche am häufigsten in Betracht kommen („insbesondere“) aufgeführt. Hierbei ist überall die leichte Verletzbarkeit („leicht entzündlich“, „leicht zerbrechlich,“ „leicht in Gährung oder Fäulniss übergehen“) betont. — Allerdings ist nun dem Revisionskläger zuzugeben, dass der unter Litt. A gebrauchte Ausdruck „leicht entzündliche Gegenstände“ an sich nicht bloss die der leichten Selbstentzündung unterworfenen Gegenstände umfassen würde, sondern dass darunter auch diejenigen Gegenstände verstanden werden können, welche bei äusserer Berührung mit Feuer leicht zu entzünden sind. Allein an diesem Orte kann der Ausdruck nur in dem ersteren beschränkten Umfange verstanden werden. Litt. A 2 enthalten keine selbständigen Bestimmungen, sondern in ihnen werden aus dem an der Spitze der No. 1 ausgesprochenen Prinzipe die Folgen gezogen („die Eisenbahn haftet insbesondere also nicht“); es konnten in ihnen daher nur solche Gegenstände aufgeführt werden, welche unter den aufgestellten allgemeinen Begriff fallen. Unter diesen aber fallen solche Gegenstände nicht, welche bei äusserer Berührung mit Feuer leicht entzündbar sind; denn gegen diese Gefahr das Gut zu sichern, ist die Eisenbahn sehr wohl im Stande, eine besondere Transportgefahr ist durch diese Eigenschaft nicht bedingt. — Für die Richtigkeit dieser Auffassung gibt sowohl Artikel 424 H.-G.-Bs. als auch das Betriebsreglement noch weitere Beläge. Wenn zum Zwecke der Gewährung von Frachterleichterung eine Transportart vereinbart wird, durch welche die Anwendung jener Sicherungsmassregeln ausgeschlossen oder erschwert ist, was namentlich beim Versande in unbedeckten Wagen sowie bei Uebernahme des Auf- und Abladens durch den Absender der Fall ist, wird die Ausschliessung der Verhaftung im Gesetz für zulässig erklärt und im Betriebsreglement ausgeschlossen (Art. 424 No. 1. 3 H.-G.-B.;

§ 67 No. 1. 2 Betriebsregl.). Dies aber ist gerade betreffs der Gefahr der leichten Entzündlichkeit durch äussere Berührung mit Feuer von Bedeutung. — Auch die in Anlage D enthaltenen Bestimmungen über die besondere Stärke und Dichtigkeit der Verpackung, ohne welche gewisse Güter nicht zum Transporte angenommen werden, sind hierfür anzuführen. — Nach dem vorstehend Ausgeführten ist der Berufungsrichter von vollständig richtiger Auffassung des Gesetzes wie des Betriebsreglements ausgegangen und liegt sonach, soweit über die Klage erkannt ist, ein Revisionsgrund gegen das Berufungsurtheil nicht vor.

2. Die Widerklage betreffend: Der Umstand, dass der Frachtführer durch das Gut oder durch ein infolge der besonderen Beschaffenheit desselben eingetretenes Ereigniss Schaden erlitten hat, gewährt demselben an sich keinen Ersatzanspruch gegen den Absender. Ein solcher Anspruch ist nur dann begründet, wenn die Entstehung des betreffenden Ereignisses bezgl. seine schädigende Wirkung auf ein Verschulden des Absenders zurückzuführen ist; ein derartiges Verschulden kann insbesondere darin liegen, dass der Absender dem Frachtführer die besondere Natur des Gutes verheimlicht und demselben dadurch nicht die durch Treu und Glauben bezgl. durch die Vertragsbestimmung gebotene Veranlassung, gegen die Gefahr in zweckmässiger Weise sich zu sichern, gegeben hat; ferner auch darin, dass der Absender die nach allgemeinen Grundsätzen oder durch besondere Vertragsbestimmungen ihm obliegende Sorgfalt bei Verpackung und Aufgabe des Gutes nicht angewendet hat. — Dem entsprechend enthält denn auch das Eisenbahnbetriebsreglement im § 48 c eine ausdrückliche Bestimmung über die Haftung des Absenders für den aus seinem Verschulden in diesen beiden Richtungen entstehenden Schaden. Ueber einen weiteren Ersatzanspruch der Eisenbahn aber enthält das Reglement keine Bestimmung. — Nach beiden Richtungen hin trifft aber den Widerbeklagten kein Verschulden. Er hat das Gut seiner Beschaffenheit nach deutlich deklarirt und den Vorschriften des Reglements über die Verpackung genügt; beruft der Widerkläger (zur Widerlegung der Möglichkeit der von aussen erfolgten Entzündung) sich ja doch selbst auf die Festigkeit der Kisten, in welchen das Gut befördert wurde. — Stände daher auch fest, dass der Unfall durch Selbstentzündung entstanden sei, so würde der Eisenbahn für den ihr dadurch entstandenen Schaden kein Ersatzanspruch zustehen und dies um so weniger, als sie selbst sich zur Beförderung von Gütern der fraglichen Art dem Publikum gegenüber im Reglement bereit erklärt hat. Ohne Rechtsirrthum ist daher auch die Widerklage zurückgewiesen worden. (Erk. des I. Civilsenats des Reichsgerichts vom 13. Februar 1886 in S. Preuss. Eisenbahnfiskus — Bekl. u. Widerkl. — wider G. — Kl. u. Widerbekl. — Rep. I. 397/85; Entscheid. Bd. XV S. 146 ff.)

Litteratur.

Der Verwaltungsdienst der Königlich Preussischen Kreis- und Wasser - Bauinspektoren. Sammlung der für den Dienst der Baubeamten der allgemeinen Bauverwaltung in Betracht kommenden Gesetze, Verordnungen, Erlasse u. s. w. Für den Handgebrauch bearbeitet von W. Schulz. Zweite, umgearbeitete und bis Ende August 1886 ergänzte Auflage. Mit 3 Tafeln. Berlin, Verlag von Ernst & Korn, 1886.

Die vielseitigen Berührungspunkte, welche die allgemeine Bauverwaltung mit dem Eisenbahnwesen hat, lassen es angezeigt erscheinen, des vorstehend genannten Werkes auch in dieser Zeitung zu gedenken. Die Nutzanwendung, welche der Eisenbahn-Fachmann aus dem Studium derselben zu ziehen vermag, wird freilich in der Regel, insoweit es sich nicht um ganz spezielle einschlägige Fragen handelt, mehr oder minder indirekter Art sein, und zwar indem dasselbe zu vergleichenden Betrachtungen zwischen den organisatorischen und sonstigen inneren Verwaltungseinrichtungen der beiderseitigen Fachgebiete Veranlassung geben wird. Ein derartiges vergleichendes Studium ist aber überaus nützlich und in gewissem Grade vielleicht nothwendig, um die Eigenartigkeit der betreffenden Richtungen in ihrem Wesen zu begreifen und verständnissvoll zu durchdringen. Und wer den Fragen, welche in dem vielverzweigten Geschäftsleben unseres modernen Verwaltungswesens zu entscheiden sind, nicht mit Einseitigkeit gegenüber stehen will, wird sich die Mühe nicht verdriessen lassen dürfen, auch in den, die eigentliche Fachthätigkeit nur berührenden Gebieten — natürlich „cum grano salis“ — Umschau zu halten.

Das vorliegende Buch erscheint in dieser Hinsicht empfehlenswerth. Dass dasselbe einem Bedürfnisse entsprochen hat, kann schon daraus gefolgert werden, dass bereits binnen wenig mehr denn zwei Jahren nach seinem ersten Erscheinen eine zweite Auflage erforderlich geworden ist, in welcher — ein gutes Zeichen für die Zweckmässigkeit der ursprünglichen Bearbeitung — im wesentlichen der bisherige Rahmen, selbstverständlich unter Berücksichtigung der in der Zwischenzeit eingetretenen Aenderungen, beibehalten werden konnte. Der Inhalt des 450 Seiten umfassenden Buches zerfällt in 5 Hauptabtheilungen: 1. Bauten, 2. anderweite Dienstobliegenheiten, 3. Rechnungs- und Kassenwesen, 4. Dienstverhältnisse und 5. Repertorium der Gesetzgebung; dieselben sind ihrerseits wieder in sehr überlegter, systematischer Weise in Unterabtheilungen gegliedert, welche den Ueberblick und das rasche Aufsuchen von Einzelheiten vortheilhaft erleichtern. Das reiche Material ist klar geordnet.

Wir zweifeln nicht, dass das sowohl durch den Verfasser hinsichtlich des Inhalts, als auch durch die wohlbekannte, rührige Verlagsbuchhandlung hinsichtlich der ganzen Ausstattung mit rühmenswerther Sorgfalt behandelte Werk in den betheiligten Kreisen die verdiente dankbare Aufnahme erhalten wird. Bemerken möchten wir noch, dass es unserer Empfindung nach vielleicht erwünscht gewesen wäre, in der Reihenfolge der Hauptabtheilungen eine Umstellung vorzunehmen, und zwar derart, dass das Allgemeinere, wie Repertorium der Gesetzgebung und Dienstverhältnisse, vor die übrigen Abschnitte gesetzt würde. Die Entwickelung des Ganzen würde uns alsdann logischer, auf der Grundlage der allgemeinen Gesetze und des Dienstverhältnisses derjenigen Beamten, deren Thätigkeit in den andern Kapiteln erörtert wird, aufgebaut erscheinen. Der Herr Verfasser wird aber vermuthlich seine wohlerwogenen Gründe für die gewählte Anordnung gehabt haben, zumal auch die gesetzlichen Bestimmungen, wie schon aus der Ueberschrift des betreffenden Abschnittes: „Repertorium der Gesetzgebung“ hervorgeht, thunlichst eingeschränkt sind. Durch unsere Anregung beabsichtigen wir somit keineswegs den sachlichen Werth des Buches, von welchem wir mit Interesse Kenntniss genommen haben, irgendwie zu beeinträchtigen. K—e.

Miszellen.

Anlage von Nebentelegraphen.

Zur Förderung des telegraphischen Verkehrs übernimmt die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung es nunmehr, auf kürzere Entfernungen „Nebentelegraphen“ zum Anschluss an Reichs-Telegraphenanstalten herzustellen und Privatpersonen zu deren eigenem und ausschliesslichem Gebrauche entweder miethsweise oder als Eigenthum zu überlassen. Unter Umständen können verschiedene an eine und dieselbe Reichs-Telegraphenanstalt in dieser Weise angeschlossene Geschäftsstuben, Fabriken, Wohnungen u. s. w. telegraphisch mit einander in Verbindung treten. Die Nebentelegraphen-Anlage dient dazu, dem Inhaber die für denselben bei der Reichs-Telegraphenanstalt, an welche die Nebenstelle angeschlossen ist, eingehenden Telegramme zu übermitteln und die von demselben abzusendenden Telegramme der Reichsanstalt behufs der Weiterbeförderung telegraphisch zuzuführen. Für die Wahrnehmung des Telegraphendienstes bei der Nebenstelle hat der Inhaber selbst zu sorgen. Für die miethsweise überlassenen und die in das Eigenthum übergehenden Nebentelegraphen sind besondere Preisbedingungen getroffen. Die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung ist jederzeit befugt, den Betrieb der Nebenanlagen zeitweise oder gänzlich einzustellen, ohne dass deren Inhabern ein Entschädigungsanspruch zusteht. Während der Dauer einer solchen Betriebseinstellung ruht die Verpflichtung zur Zahlung der Vergütung. Die genannte Reichsverwaltung ist ferner berechtigt, „in Kriegs- oder unruhigen Zeiten“ die Nebenstellen durch ihre Beamten betreiben zu lassen.

Für den in dem jetzigen Zeitalter so überaus wichtigen Nachrichtenverkehr bilden sich hiernach ähnliche Zustände heraus, wie sie beispielsweise und „mutatis mutandis“ bei den Eisenbahnen bereits seit langer Zeit durch die sogenannten „Anschlussstellen“ von Privatbesitzern geschaffen sind und beständig weiter entwickelt werden. Derartige Privatanschlüsse können zwar unter Umständen für die Verwaltung und den Betrieb der Verkehrsanstalten manches Störende im Gefolge haben. Indessen bei einem richtigen Verständnisse über die Aufgabe derselben in dem wirthschaftlichen Leben der Völker wird man sich im allgemeinen der sorgfältigen Pflege dieser kleinen Verkehrszubringer nicht entziehen können. Denn jede wirthschaftliche Hebung und Stärkung des Einzelnen gereicht schliesslich doch der Allgemeinheit zum Vortheile.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 97 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 11. Dezember 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Eröffnungen.

Worms - Offsteiner Eisenbahn. Am 12. Dezember d. J. wird die Worms-Offsteiner Eisenbahn für den Personen-, Vieh- etc. und Güterverkehr eröffnet.

Exemplare des Lokal-Personen-, Vieh- etc. und Gütertarifs werden bei den Stationen (Worms Bhf., Horchheim, Heppenheim a/d. Wiese und Offstein) sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zum Verkauf gehalten.

Berlin, den 7. Dezember 1886. (2532)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
H. Bachstein.

Bukowinaer Lokalbahnen. Betriebseröffnung der Linien Hliboka-Berhometh a/S. und Karapcziu a/S.-Czudin. Am 30. November l. J. wird die Lokalbahn Hliboka-Berhometh a/S. mit der Abzweigung Karapcziu a/S.-Czudin dem Betriebe übergeben.

Die Stationen Berhometh a/S., Czudin, Hliboka, Karapcziu a/S., Komarestie-Slobodzia, Lukawetz a/S., Petroutz, Storozynetz und Zadowa sind für den gesammten Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgüterverkehr, die Haltestelle Panka für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr, dann für Frachtgüter in ganzen Wagenladungen und die Haltestelle Kupka für Personen- und Güterverkehr mit beschränkter Aufnahme von Eilgut- und Wagenladungsgütern eingerichtet.

Der Verkehr auf den Bukowinaer Lokalbahnen erfogt auf Grund der Bestimmungen des Betriebsreglements vom 1. Juli 1874 nebst Nachträgen, insoferne von der K. K. Aufsichtsbehörde nicht Ausnahmsbestimmungen genehmigt sind.

Die Aufnahme und Beförderung von Personen und Reisegepäck erfolgt bei allen für diese Beförderung bestimmten, laut besonders veröffentlichter Fahrordnung verkehrenden Zügen.

Eil- und Frachtgüter werden innerhalb der mit einer besonderen Bekanntmachung verlautbarten Expeditionszeiten zum Transporte übernommen und zum Bezuge ausgefolgt.

Die Beförderung von explodirbaren Gütern ist im Civilgüterverkehr bis auf weiteres ausgeschlossen.

Für den Güterübergangsverkehr von der Lokalbahn Hliboka - Berhometh a/S. auf die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn und umgekehrt werden mit Genehmigung des Hohen K. K. Handelsministeriums nachstehende Zuschlagsfristen zu der reglementsmässigen Lieferzeit bemessen, u. z.: für Eilgüter 6 Stunden, für Frachtgüter 12 Stunden.

Das Betriebsreglement sowie die Gebührentarife für den Personen- und Sachentransport liegen in den Stationen zur Einsicht des Publikums bereit und können die Tarife (Nachtrag III zu den für die Bukowinaer Lokalbahnen [Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza] bestehenden Gebührentarife) in allen Stationen der Bukowinaer Lokalbahnen und denen der Strecke Lemberg-Suczawa, sowie bei der Centralleitung der K. K. priv. Lemberg - Czernowitz - Jassy - Eisenbahn in Wien und der Betriebsdirektion dieser Eisenbahnen in Lemberg zum Preise von 25 kr. pro Exemplar bezogen werden.

Exemplare des Eisenbahn - Betriebsreglements werden gegen Erstattung der Selbstkosten abgegeben.

Czernowitz, im November 1886. (2533)
Der Verwaltungsrath
der Bukowinaer Lokalbahnen.
Der Verwaltungsrath
der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft,
als betriebsführende Verwaltung.

2. Verkehrsstörungen.

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen. Zwischen den Stationen Kirsina vielka und Dobra der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linie) ist infolge Dammrutschung am 27. November 1886 der Güterverkehr auf circa 6 Tage eingestellt worden.

Der Hilfsrouten-Verkehr wurde eingeleitet.

Die Behebung des Verkehrs - Hindernisses wird nachträglich mitgetheilt werden.

Wien, am 5. Dezember 1886. (2534)
Die Verkehrsdirektion.

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 19. Mai d. J. theilen wir mit, dass der direkte Verkehr für Personen, Gepäck und Güter (einschliesslich Düngemittel) nach Sizilien und Sardinien vom 3. d. M. ab wieder aufgenommen ist.

Strassburg, den 6. Dezember 1886. (2535)
Die geschäftsführende Verwaltung für den Verkehr via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

4. Güterverkehr.

Frankfurt etc. -Bayerischer Güterverkehr. Die Station Pegnitz der Bayerischen Staatseisenbahnen ist mit Wirksamkeit vom heutigen Tage ab in den Ausnahmetarif No. 6 für den Transport von Petroleum und Naphta einbezogen worden.

Nähere Auskunft über die betreffenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen. (2536)

Frankfurt a/M., den 6. Dezember 1886.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau-Bayerischer Verkehr. In den Ausnahmetarif No. 2 für den Transport von Sand- und Granitsteinen des obigen Verkehrs ist die Station Biebrich mit sofortiger Wirksamkeit einbezogen worden. Die betr. Frachtsätze sind bei der Güterexpedition Biebrich zu erfahren.

Frankfurt a. M., den 6. Dezember 1886.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königl. Eisenbahndirektion. (2537)

Ostpreussische Südbahn. An Stelle des Hanf- etc. Tarifs von Stationen der Kursk-Kiew - Bahn via Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel vom 15./27. September 1884 tritt vom 28. November/10. Dezember cr. ein neuer ermässigter Tarif in Kraft. Exemplare sind auf den genannten Güterexpeditionen zum Stückpreise von 10 ₰ käuflich zu haben.

Die Direktion. (2538)

Deutsch - Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Theil I. Mit Gültigkeit von sogleich werden für den Flachs- und Hanfverkehr mit der Station Oderberg loco und transito die westlichen Markfrachtsätze der Tariftabelle II im Artikeltarif No. 2 B (Seite 26 des vom 15. Oktober 1885 n. St. gültigen II. Tarifnachtrages) aufgehoben und gelten die nachstehenden, ermässigten, westlichen Schnittsätze pro 100 kg:

Oderberg loco 99 km	für Sendungen à
0,45 ℳ.	400 Pud
0,33 „	610 „

Oderberg trans. 99 km	für Sendungen à
0,41 ℳ.	400 Pud
0,29 „	610 „

Bromberg, den 3. Dezember 1886. (2539)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch - Sächsischer Braunkohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. d. M. ab kommt ein Uebergangstarif für den Böhmisch-Sächsischen Braunkohlenverkehr zur Einführung, welcher Transitfrachtsätze ab Klingenthal für solche Braunkohlen-Transporte enthält, die von der Oesterreichischen Kohlenversandstelle nach einer Sächsischen Station als Bestimmungsstation aufgegeben werden und in Klingenthal zur Umkartirung gelangen sollen. Exemplare dieses Tarifes sind bei den Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 6. Dezember 1886. (2540)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Gnoien-Teterower Eisenbahn. Frachtermässigung für Getreidesendungen. Für diejenigen Getreidesendungen, welche auf den Stationen der Gnoien - Teterower Eisenbahn nach Stationen des Hanseatisch-Ostdeutschen, Niederdeutschen, Hamburg-Mecklenburgischen und Nord - Ostsee-Verbandes zur Auflieferung gelangen, kommen bis auf Weiteres und vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs für die Strecke von der Versandstation bis zur Uebergangstation Teterow sehr bedeutend ermässigte Tarifsätze zur Berechnung.

Nähere Auskunft ertheilen wir und die Stationen der diesseitigen Bahn.

Teterow, den 4. Dezember 1886. (2541)
Betriebs-Verwaltung.

Deutsch - Italienischer Güterverkehr. Die Station Unterwellenborn des K. Eisenbahndirektions - Bezirkes Erfurt wurde mit nachstehenden Schnittfrachtsätzen in den Ausnahme-Tarif No. 19 (für Metalle und metallurgische Erzeugnisse) des Deutsch-Italienischen Tarifs einbezogen.

a) Verkehr via Brenner.

	Ausnahme-Tarif No. 19a	19b	19c
	Frs. per Tonne		
Unterwellenborn-Peri trs.	35,39	24,57	23,59

b) Verkehr via Gotthard.

	Ausnahme-Tarit No. 19a 1.	19a 2.	19b	19c 1.	19c 2.
	Frs. per Tonne				
Unterwellenborn-Chiasso trs.. . . .	48,87	45,57	34,11	29,50	27.48
Unterwellenborn-Pino trs.	46,16	43,74	32,21	28,10	26,16

München, den 6. Dezember 1886. (2542)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Böhmischer Kokesverkehr. Am 10. Dezember d. J. tritt ein ermässigter Ausnahmetarif für die Beförderung von Kokes von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach den Stationen Wejhybka und Beraun (Königshof) in Böhmen in Kraft, welcher nur unter besonderen Bedingungen und nur im Rückvergütungswege Anwendung findet.

Von demselben Tage ab werden die Stationen Bodelschwingh, Camen, Eving und Zeche Gneisenau bei Derne in den bestehenden Ausnahmetarif vom 1. März 1884 aufgenommen. — Das Nähere ist bei den dem Tarife angehörenden Stationen sowie in unserem hiesigen Geschäftslokale zu erfahren, woselbst auch der Tarif unentgeltlich abgegeben wird.

Köln, den 6. Dezember 1886. (2543)

Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Mit dem Tage der Eröffnung der Station Martfü tritt zu dem Gütertarife der in der Verwaltung der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Pussta Tenyö Kun Snt. Martoner Eisenbahn der Nachtrag I ins Leben.

Exemplare dieses Nachtrages sind im Tarifbüreau der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen zu beziehen.

Budapest, am 2. Dezember 1886. (2544)

Die Direktion.

K. K. priv. Lemberg-Czernowiz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Beförderung von Getreide und Mais in loser Schüttung (alla rinfusa) im Verkehre von Nowosielitza nach den Stationen der Oesterr. Linien der Gesellschaft. Mit sofortiger Gültigkeit bis auf Widerruf werden im Verkehre von Nowosielitza nach den Oesterr. Stationen der Gesellschaft Transporte von Getreide und Mais zur Beförderung in loser Schüttung (alla rinfusa) angenommen, sobald diese Verladungsart vom Versender ausdrücklich verlangt wird und von der Bahnanstalt die erforderlichen, zum Transporte alla rinfusa eigens eingerichteten Wagen beigestellt werden können.

Für die Beförderung dieser Sendungen sind die gleichen Bestimmungen massgebend, welche im Ausnahmetarif für den Transport von Mais bei Verladung in loser Schüttung zwischen Stationen der Rumänischen und der Oesterr. Linien der Gesellschaft vom 15. März 1884 enthalten sind.

Hiernach wird auch bei Vornahme der Ausladung von Seite des Empfängers die Hälfte der normalmässigen Expeditionsgebühr mit 2 kr. pro 100 kg von den betreffenden Frachtsätzen des Lokaltarifs in Abzug gebracht.

Wien, am 4. Dezember 1886. (2545)

Die Centralleitung.

---

5 Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Ziehungsliste. Bei der am 1. Dezember 1886 auf Grund des mit hohem K. K. Finanz-Ministerialerlasse vom 15. September 1874, Z. 4635/F. M. genehmigten Tilgungsplanes in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen VII. Verloosung der Prioritätsanleihe Emission 1874 à 600 Reichsmark wurden folgende 70 Nummern gezogen:

541 905 1192 2254 3138 3477 3520 4096 4400 5370 6157 6220 6271 6412 7016 10775 11057 12108 12495 12930 13011 13447 14299 14725 17461 17549 18111 18183 20340 20403 21043 21277 21802 21898 22106 22404 22802 25591 27844 28161 29815 29904 30899 32238 32922 33536 34642 35136 35288 35487 37792 38395 40191 40274 40312 40783 41387 41529 41691 41738 41818 42407 42549 42803 43337 43568 44438 44528 44658 46303

Vom 1. Juni 1887 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden und zu diesen Obligationen gehörenden Koupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Hauptkasse der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in Gold eingelöst; ferner übernehmen noch die Einlösung dieser Obligationen, und zwar spesen- und provisionsfrei, nachbenannte Zahlstellen:

in Berlin: die Deutsche Bank;
„ Frankfurt a/M.: die Deutsche Effekten- und Weckselbank und die Deutsche Vereinsbank;
„ München: die Bayerische Vereinsbank und die Herren Guggenheimer & Co.;
„ Stuttgart: die Württembergische Vereinsbank.

Die Verzinsung dieser gezogenen Obligationen hört mit Ende Mai 1887 auf und wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. Juni 1887 fällig werdenden Koupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben von der
Ziehung im Jahre 1880: No. 11779.
Ziehung im Jahre 1881: No. 21548.
Ziehung im Jahre 1882: No. 8292 12666 14538 30562 35693.
Ziehung im Jahre 1883: No. 7285 30718 34001 43971 44246.
Ziehung im Jahre 1884: No. 11009 18355 22043 30548 33726 41087 43111.
Ziehung im Jahre 1885: No. 1653 1760 2358 2413 10215 10878 11805 26830 29267 30687 34751 43122 46582.

Wien, den 1. Dezember 1886. (2546)

Vom Verwaltungsrathe.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Im Anschluss an die unsererseits unter dem 6. Oktober d. J. veröffentlichte Bekanntmachung des Herrn Finanzministers vom 1. Oktober 1886, welche lautet:

„Bekanntmachung.

Durch § 5, Absatz 2 und 3 des Gesetzes vom 17. Mai 1884 (Ges.-S. S. 129), § 5, Absatz 2 des Gesetzes vom 23. Februar 1885 (Ges.-S. S. 11) und § 5, Absatz 2 des ferneren Gesetzes vom 23. Februar 1885 (Ges.-S. S. 43) ist der Finanzminister ermächtigt worden, die Prioritätsanleihen der verstaatlichten Eisenbahnen, soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung zu kündigen, sowie auch den Inhabern der Schuldverschreibungen dieser Anleihen die Rückzahlung der Schuldbeträge oder den Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen anzubieten und die Bedingungen des Angebots festzusetzen.

Von diesen Ermächtigungen mache ich in Betreff der nachfolgend bezeichneten Schuldverschreibungen der Altona-Kieler Eisenbahn, nämlich:

1. der vierprozentigen Prioritätsobligationen I. Emission (Privilegium vom 19. Mai 1864) und
2. der vierprozentigen Prioritätsobligationen II. Emission (Privilegien vom 21. November 1866, 18. Januar 1868 und 20. Dezember 1876),

dahin Gebrauch, dass ich den Inhabern den Umtausch ihrer Schuldverschreibungen gegen Schuldverschreibungen der $3^1/_2$ prozentigen konsolidirten Staatsanleihe jetzt unter folgenden Bedingungen anbiete:

a) Für die umzutauschenden Schuldverschreibungen wird derselbe Nennbetrag in Schuldverschreibungen der $3^1/_2$ prozentigen konsolidirten Staatsanleihe gewährt.
b) Den Inhabern werden die umzutauschenden Schuldverschreibungen mit den bisherigen Zinsansprüchen noch bis zum zweitnächsten Zinsenfälligkeitstermine der Obligationen belassen, also bis zum 1. Juli 1887.

Diejenigen Inhaber, welche dieses Angebot annehmen wollen, haben ihre diesbezügliche Erklärung bis einschliesslich den 30. Oktober 1886 schriftlich oder mündlich bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona oder bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg, sowie bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Frankfurt a/Main unter vorläufiger Einreichung der Obligationen abzugeben.

Berlin, den 1. Oktober 1886.

Der Finanzminister.
von Scholz.“

ergeht Seitens des Herrn Finanzministers folgende weitere

Bekanntmachung.

Auf Grund der Ermächtigung im dritten Absatze des § 5 des Gesetzes vom 17. Mai 1884 (Ges.-S. S. 129) und der Bestimmungen der betreffenden Privilegien kündige ich hiermit

a) die 4 pCt. Altona-Kieler Eisenbahn-Prioritätsobligationen I. Emission (Privilegium vom 19. Mai 1864), und
b) die 4 pCt. dergleichen Obligationen II. Emission (Privilegien vom 21. November 1866, vom 18. Januar 1868 und vom 20. Dezember 1876),

soweit nicht deren Inhaber auf den durch meine Bekanntmachung vom 1. Oktober d. J. angebotenen Umtausch gegen $3^1/_2$ pCt. Staatsschuldverschreibungen eingegangen sind, oder in der weiter unten bewilligten Nachfrist noch darauf eingehen werden, zur baaren Rückzahlung am 1. Juli 1887.

Die Auszahlung des Nominalbetrages der gekündigten Obligationen erfolgt vom 1. Juli 1887 ab bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona und bei der Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse zu Berlin (Dir.-Bez. Altona) gegen Ausantwortung der Obligationen selbst und der dazu gehörigen noch nicht fälligen Zinskoupons und der Talons.

Der Geldbetrag etwa fehlender Zinsscheine wird von dem Betrage der zu leistenden Zahlung gekürzt.

Die Verpflichtung zur Verzinsung der Obligationen erlischt mit dem 30. Juni 1887.

Uebrigens will ich, da nach deshalb eingegangenen Gesuchen viele Besitzer von Prioritätsobligationen thatsächlich verhindert gewesen sind, dieselben zum Zwecke des demnächstigen Umtausches gegen $3^1/_2$ pCt. Schuldverschreibungen der konsolidirten Anleihe innerhalb der von mir bewilligten, mit dem 30. Oktober d. J. abgelaufenen Frist zur Abstempelung zu bringen, hierdurch für die Eingangs bezeichneten Prioritätsobligationen zu dem nämlichen Zweck eine weitere letzte Frist bis zum 31. Dezember d. J. einschliesslich unter den in meiner Bekanntmachung vom 1. Oktober d. J. angegebenen Bedingungen bewilligen.

Berlin, den 24. November 1886.

Der Finanzminister.
von Scholz.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen auf Seite VII.)

No. 23. Jahrgang 1886. **Berlin,** am 11. Dezember 1886.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 9. Dezember Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Kolli mit Buchstaben sign.:

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	Æ	508	1	Kiste	Thonwaaren	12	1	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
2	A K K	400 25	1 1	Kollo in braunem Papier	unbekannt	6	2	Rogasen	K. E.-D. Bromberg	
3	A P	1013	1	Kiste	?	8	3	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
4	A St	—	1	Sack	Lumpen	20	4	Hameln	K. E.-D. Hannover	
5	A W	3	1	„	Wollsäcke	19	5	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
6	B	12	1	Kiste	unbekannt	?	6	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
7	B	516	1	„	?	18	7	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	bez. Oppurg / Weimar.
8	B B M	7186	1	Fass	leer	35	8	Zwickau	Sächsische Stsb.	
9	B H	1343	1	„	Eisenwaaren	70	9	Strassburg	Elsass-Lothring.	
10	B L	3310	1	Pack	2 Hämmer	5	10	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
11	B V L	664	1	Fass	leer	41	11	Zwickau	Sächsische Stsb.	
12	C	48	1	Kiste	Pflaumen	28	12	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
13	C B	3511	2	Bund	Stahl	100	13	Löhne	K. E.-D. Hannover	
14	C H	1268	1	Kiste	?	18	14	Aachen	Linksrh. Köln	
15	C R	—	½	Tonne	Bier	86	15	Berlin Eilgutexp.	K. E.-D. Bromberg	
16	C Z	1274	1	Fass	Wein	176	16	Aix M.	Grand Central Belge	
17	E B	4441	1	Bund	Stahl	28	17	Korschen	K. E.-D. Bromberg	
18	E S	1	1	Kiste	leer	4	18	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
19	F B	50	1	Sack	Canariensamen	25	19	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
20	F. B.	609	1	Fass	leer	13	20	Zwickau	Sächsische Stsb.	
21	F D	8921	1	Kiste	?	55	21	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
22	F M	462	1		leer	40	22	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
23	F S . . .	835	1	Kollo	eis. Maschinentheile	5	23	Berlin P.	K. E.-D. Magdeburg	
24	G	—	1	—	Feuertopf	13	24	Neuss	Linksrh. Köln	
25	G	1/2	2	—	gusseis. Bratpfannen	—	25	Rheda	K. E.-D. Hannover	
26	G B C	462	1	Bund	6 Stangen Rundstahl	54	26	Essen K. M.	Rechtsrh. Köln	
27	G E	—	1	Kollo	Ofen	11	27	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
28	G H	—	1	Ballen	Heede	11	28	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
29	G P	4656 I	1	Kiste	?	127	29	Lübeck Güterexp.	Lübeck-Büchener E.	Beklebung: Aachen - Bismark am 23. 11. aus Wagen 4235 Breslau entladen.
30	G S	5359	1	„	?	148,5	30	Leipzig Thür. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	
31	H	—	10	Kolli	Ofentheile	20	31	München Centr.-B.	Bayerische Stsb.	aus Wagen 4849 Bay.
32	H	22	1	Korb	Blechbüchse	13	32	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
33	H C	6166	1	Fass	leer	25	33	Uerdingen	Linksrh. Köln	
34	H E	—	1	Kiste	Wäsche	10	34	Berlin P.	K. E.-D. Magdeburg	
35	H L	1838 1434/1436	1 3	Ballen Pack	Läufer Matten	67 85	35	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
36	J J	4	1	Kollo	Kleiderständer	8	36	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
37	J L	873	1	Fass	leer	14	37	Berlin	K. E.-D. Erfurt	beschr. Berlin, bei Bodenrevision.
38	K	—	1	—	eiserne Thür mit Porzellanknopf	1,5	38	„	„	bez. Ludwigshütte / Berlin.
39	K E	728 a/b	2	Blechbüchsen	?	41	39	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
40	K P	1441	1	Fass	leer	28	40	Uerdingen	„	
41	K Z M	—	1	Sack	Kartoffeln	5,5	41	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
42	L D	159	2	Kolli	Ambos	60	42	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
43	L K	—	1	Kiste	Nudeln	16	43	Mayen	Linksrh. Köln	
44	L S C	7354	1	Korb	Glasscherben	5	44	Mannheim	Badische Stsb.	
45	M	I	1	Sack	gedörrte Pflaumen	80	45	Ratibor	K. E.-D. Breslau	

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
46	M	4	1	Fass	Wein —	92,5	46	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
47	M C	1	1	Pack	Maschinentheile —	18	47	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	
48	M L	1855	1	Kiste	leer —	30	48	Köln-Gereon	Linksrh. Köln	
49	N R	12	1	—	Vorlegebaum —	—	49	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
50	O	—	1	—	Ofenrost —	2	50	Wanne	Rechtsrh. Köln	
51	O H	6037	1	Kollo	Bürsten —	60,5	51	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
52	P	—	1	Rolle	Stockfische —	12	52	Düsseldorf K. M.	Rechtsrh. Köln	
53	{ P }	659	1	Kiste	— —	—	53	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
54	P auch T	—	1	Brod	Zucker —	13,5	54	Regensburg	Bayerische Stsb.	{ aus Wagen 18674 A Bay.
55	R	—	1	Fass	Oel —	275	55	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
56	R	IV	1	Sack	fr. Speck —	53	56	Hagen	"	
57	{ R / E J / L H }	{ 8 / 313 / — }	1	Bällchen	Baumwollwaaren —	8	57	Dülken	Linksrh. Köln	
58	S	791	1	Kiste	? —	56	58	Ehrenfeld	"	
59	S	4234	1	Fass	Schwärze —	12,5	59	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
60	S F	8481	1	"	— —	—	60	Werden	"	
61	S L L	7354	1	Korbflasche	gefüllt —	65	61	Mannheim	Badische Stsb.	
62	St & H	{ 538 / 543 }	2	Pack	Rohrstühle —	—	62	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
63	T B	1640	1	Kiste	? —	57,5	63	Solingen	"	
64	T L	696	1	"	Holzwaaren —	48	64	Neudiedendorf	K. E.-D. Erfurt	{ bei Bodenrevision.
65	V S	628	1	"	Schnur —	19	65	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
66	V S T	23	1	"	Kupfer —	185	66	Batel	Niederländ. Stsb.	
67	W C W	7/34	1	Ballen	Sprungfedern —	26	67	Wieren	K. E.-D. Magdeburg	
68	W K	1735	1	Pack	Eisenwaaren —	—	68	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
69	W P R	—	3	Kolli	Spielsachen —	300	69	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
70	Z B	170	1	Kiste	gusseis. Hammer —	23	70	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
71	{ L L / O K }	16	1	Sack	leere Säcke —	18	71	Berlin	K. E.-D. Erfurt	{ bei Bodenrevision.
					B. Kolli mit Adr. sign.:					
72	{ Bapt. Sturm / Rüdesheim }	4812	1	Kiste	{ leere Flaschen gez. Harzer Sauerbrunnen }	55	72	Zwickau	Sächsische Stsb.	Beklebung Hoerde B. M.-Weissenburg
73	Doederlein	—	1	"	? —	8,5	73	Lübeck Güterexp.	Lübeck-Büchen	{ Am 28/11. aus Wagen 4502
74	{ F H / Ludwigshafen a/Rh. }	36	1	Korbflasche	leer —	10	74	Karlsruhe	Badische Stsb.	Berlin entladen.
75	Min	14	1	—	Decke —	10	75	Berzée	Grand Central Belge	
76	Nord Belge	133	1	—	Wagendecke —	—	76	Helenaveen	Niederländ. Stsb.	
77	Notermann	159	1	Fass	leer —	19	77	Hasselt	Grand Central Belge	
78	{ Wildbad / Mannheim }	—	1	—	eisernes Zahnrad —	10	78	Mannheim	Badische Stsb.	
					C. Kolli mit Numm. sign.:					
79	—	9. u. 9.	1	Pack	Kleider —	19	79	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
80	—	XXIIII	1	Stange	☐ Stabeisen —	17	80	Steinach	Bayerische Stsb.	
81	—	{ 32 / 9 / 54 }	1	Sack	Wäsche und Kleider	14	81	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	{ bei Bodenrevision.
82	—	123	1	—	Ofentheil —	2,5	82	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	{ ab Wilhelmshütte.
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
83	weiss	1	3	Kolli	bearb. Eisentheile —	9	83	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
84	weiss	1	1	Kollo	2 Stangen Eisen —	16	84	Korschen	K. E.-D. Bromberg	
85	‡	18225	1	Kiste	? —	19	85	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
86	×	—	6	Pack	{ Ofenthüren von Eisenblech }	40	86	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
87	{ △ B }	47830	1	Fass	? —	60	89	Langenberg	K. E.-D. Elberfeld	
88	{ △ S }	3710	1	Kiste	unbekannt —	154	88	Bentheim	Niederländ. Stsb.	
89	{ B. h. / London }	—	8	—	grobe Säcke —	12	89	Minden	K. E.-D. Hannover	
90	{ O / O O }	12	1	Fass	leer —	6,5	90	Zwickau	Sächsische Stsb.	
91	{ G/L }	1	1	Korb	Eisenwaaren —	18	91	Lüttringhausen	K. E.-D. Elberfeld	

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					E. Kolli ohne Signatur:					
92	—	—	1	—	Blechrohr —	2,5	92	Vienenburg	K. E.-D. Magdeburg	
93	—	—	1	Sack	weisse Bohnen —	100	93	Deutz	K. E.-D. Elberfeld	
94	—	—	14	Stück	Bretter zu 4 cm Stärke	—	94	München Centralbhf.	Bayerische Stsb.	aus Wagen 19323 Bay.
95	—	—	1	Bund	Drahtseil —	14	95	Roth	Bayerische Stsb.	mit einem getheerten Strick umwunden 1 cm stark 45 m lang.
96	—	—	1	„	Drahtseil —	18,5	96	Burgau	„	
97	—	—	1	Pack	Dunggabeln —	5,5	97	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
98	—	—	2	Stück	⌊⁄ Eisen	6	98	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Mügeln b. Pirna-Düsseldorf.
99	—	—	9	„	Eisenbleche —	200	99	Unna	„	
100	—	—	1	—	Eisenstange —	37	100	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
101	—	—	1	Bund	Eisenstangen —	16	101	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
102	—	—	1	Fass	leer —	16	102	Hasselt	Grand Central Belge	
103	—	—	1	Korb	Flaschen —	40	103	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
104	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	72	104	Düsseldorf Rh.	Rechtsrh. Köln	
105	—	—	1	„	Kartoffeln —	35	105	Anvers Est	Grand Central Belge	
106	—	—	1	Kiste	ansch. Kleidungsstücke	20	106	Cüstriner Vorst.	K. E.-D. Bromberg	
107	—	—	1	Pack	leere Körbe —	33	107	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	
108	—	—	1	Korb	leer —	7	108	Aerschot	Grand Central Belge	
109	—	—	1	—	Maschinentheil —	3	109	Steele	K. E.-D. Elberfeld	
110	—	—	1	Sack	Mehl —	101	110	Gotha	K. E.-D. Erfurt	b. Bodenrevis.
111	—	—	1	Kollo	lebende Pflanzen —	15	111	Oels	K. E.-D. Breslau	
112	—	—	1	—	eiserne Platte —	25	112	Feyenoord	Niederländ. Stsb.	
113	—	—	3	Barren	Roheisen —	146	113	Gnadau	K. E.-D. Magdeburg	
114	—	—	1	Krug	Schnaps —	5	114	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
115	—	—	9	Stangen	Stahl —	51	115	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
116	—	—	2	Pack	hölzerne Stiele —	35,5	116	Berlin	„	b. Bodenrevis.
117	—	—	6	Lattengestelle	Wagenaufsätze —	—	117	Mannheim	Badische Stsb.	
118	—	—	1	Pack	Zeltdecken 1 Stück Packleinen 1 weisse Zeltdecke 1 grüne „	14	118	Berlin	K. E.-D. Erfurt	b. Bodenrevis.
119	—	—	1	Kranz	Zinkverzierung von einem Ofen	—	119	Deutz	K. E.-D. Elberfeld	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A C	—	2	Stück	Heerdplatten —	12	1	M. Illye	Ungar. Stsb.	seit 25/11.
2	B	2048	1	Kiste	? —	30	2	N. Kata	„	von Hatvan seit 29/11.
3	B M	—	2	Stück	runde Ofentheile —	11	3	Gyulafehervar	„	seit 9/11.
4	B M	—	2	„	viereckige Ofentheile	14	4	„	„	
5	B M	—	6	„	Blechröhre —	10	5	„	„	
6	B R	1492	1	Ballen	Papier —	47	6	Suczawa	Lemb.-Czern.-Jassy	
7	C P	1569	1	Sack	? —	38	7	Szeged	Ungar. Stsb.	von Verbasz seit 15/11.
8	P C	—	50	Fässer	Petroleum —	10259	8	Arad	„	von Lokne seit 29/11.
9	D M	516	1	Kiste	? —	28	9	Jaszbereny	„	von Budapest seit 25/11.
10	E B C	5355	1	„	? —	45	10	Arad	„	seit 12/11.
11	C F	795	1	„	? —	53	11	Szalonta	„	von N. Varad seit 15/11.
12	F	10	1	Stück	Leder —	10	12	Czernowitz	Lemb.-Czern.-Jassy	
13	H	—	163	„	Ofentheile —	1722	13	Arad	Ungar. Stsb.	vonTemesvar seit 28/11.
14	H	1	1	Kiste	unbekannt —	145	14	„	„	von Budapest seit 25/11.
15	H A	615	1	Kollo	Barchent —	231	15	Gyula	„	von Grosnitz seit 30/9
16	H J L	—	1	Fass	leer —	10	16	Stanislau	Lemb.-Czern.-Jassy	
17	K	—	2	Stück	Ofentheile —	12	17	Arad	Ungar. Stsb.	von Karansebes seit 8/11.
18	K	I	1	Sack	Nüsse und Maronen —	70	18	Gyoma	„	von Kelenföld seit 5/11.
19	K A	—	6	Stück	Wassereimer —	30	19	Czegled	„	von Lucsatin seit 22/11.
20	K F	5181	1	Kiste	Eisenwaaren —	174	20	Suczawa	Lemb.-Czern.-Jassy	
21	L	1/6	6	Stück	Ofentheile —	48	21	Arad	Ungar. Stsb.	seit 12/11.
22	L A F	—	1	Pack	leere Säcke —	18	22	„	„	seit 11/10.
23	L F	—	2	Bund	Schaufeln —	35	23	Szolnok	„	von Budapest seit 22/11.
24	P P F	4328/4337	10	Kisten	unbekannt —	966	24	Temesvar	„	von Alvincz seit 8/11.

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
25	{ P }	1879	1	Sack	unbekannt —	52	25	Arad	Ungar. Stsb.	seit 12/11.
26	R R	2276/2282	8	Fässer	Wagenfett —	27	26	Kolomea	Lemb.-Czern.-Jassy	
27	S P	1569	1	Sack	unbekannt —	38	27	Szeged	Ungar. Stsb.	von Verbasz seit 15/11.
28	St	10	1	Fass	? —	121	28	Petrozseny	„	von Marchegg seit 26/11.
29	Sz F	6375 3875	2	Kisten	? —	111	29	Szolnok	„	von N.Surany seit 6/11.
30	Sz F	7236 7237	2	„	Zucker —	112	30	„	„	von N.Surany seit 16/11.
31	Sz F	54	22	Brode	Zucker —	243	31	Arad	„	von N.Surany seit 5/11.
32	Sz F	54	3	„	Zucker —	14	32	„	„	von N.Surany seit 6/11.
33	V	45	1	Fass	? —	24	33	Szarvas	„	von Brünn seit 16/10.
34	Adresse	—	1	Kollo	leere Säcke —	23	34	Mezötur	„	
35	A.Strelitz & Co.	—	1	Sack	Hafer —	50	35	Hliboka	Lemb.-Czern.-Jassy	
36	{ C S Triest }	{ 790 4285 }	1	Kiste	Feigen —	31	36	Szeged	Ungar. Stsb.	seit 19/11.
37	{ Gran & Co. Ofen }	84307	1	Stück	Schalengussrad —	144	37	Stanislau	Lemb.-Czern.-Jassy	
38	Varasd	—	1	Pack	leere Säcke —	18	38 }	Arad	Ungar. Stsb.	„ 11/10.
39	A W	354	1	Kiste	unbekannt —	27,5	39 }			
40	—	3	1	Pack	Winkeleisen —	1,75	40	„	„	„ 12/10.
41	—	10	1	Kiste	Küchengeschirr —	27	41	Suczawa	Lemb.-Czern.-Jassy	
42	—	48	1	Fass	leer —	—	42	Arad	Ungar. Stsb.	„ 15/11.
43	—	117	54	Hüte	Zucker —	528	43	„	„	von Gänserndorf seit 14/11.
44	—	—	2	Bund	Bandeisen —	50	44	Czernowitz	Lemb.-Czern.-Jassy	
45	—	—	1	Pack	Divantheil —	11	45	Zam	Ungar. Stsb.	von Szeged seit 20/11.
46	—	—	1	—	Egge —	—	46	Oroshaza	„	von H. M. Vasarhely seit 10/10.
47	—	—	1	—	Eisenkessel —	60	47	Arad	„	seit 12/11.
48	—	—	1	—	Eisenschaufel —	1	48	„	„	„ 28/11.
49	—	—	1	—	Geschirr —	1	49	„	„	„ 5/11.
50	—	—	1	Pack	Holzbrettwand —	14	50	„	„	„ 12/11.
51	—	—	2	—	Holzschüsseln —	2	51	Szolnok	„	„ 13/10.
52	—	—	1	Kiste	? —	66	52	Arad	„	„ 12/11.
53	—	—	1	Korb	— —	2	53	„	„	„ 12/11.
54	—	—	1	„	leer —	10	54	Szolnok	„	„ 4/11.
55	—	—	1	—	Kupferkessel —	1	55	Arad	„	„ 1/11.
56	—	—	1	—	eis. Kurbel —	0,7	56	Suczawa	Lemb.-Czern.-Jassy	
57	—	—	1	—	Lagertheil —	10	57	Stanislau	„	
58	—	—	1	—	Lageruntertheil —	17	58	„	„	
59	—	—	2	—	Laternen-Rauchfänger	2	59	„	„	
60	—	—	1	—	Laternen-Stütze —	4	60	„	„	
61	—	—	1	Stück	Ofentheil —	2	61	Szolnok	Ungar. Stsb.	von Budapest seit 9/11.
62	—	—	2	„	Ofentheile —	12	62	Arad	„	von Karansebes seit 8/11.
63	—	—	3	„	„ —	2,5	63	„	„	seit 1/11.
64	—	—	1	—	Plache —	15,5	64	Oroshaza	„	„ 4/10.
65	—	—	44	Stück	Rechentafeln —	—	65	Arad	„	„ 28/11.
66	—	—	1	—	Roststab —	12	66	Stanislau	Lemb.-Czern.-Jassy	
67	—	—	1	—	Schüttkastenaufsatz	7	67	Czernowitz	„	
68	—	—	40	Stück	Unterlagen —	10	68	Szolnok	Ungar. Stsb.	„ 5/11.
69	—	—	2	„	Viehketten —	12	69	Czernowitz	Lemb.-Czern.-Jassy	

Nachtrag.

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	{ G (im Dreieck) }	915	1	Kiste	Rohtabak —	19	1	Breslau B. F.	K. E.-D. Berlin	im Oktober in Striegau ohne Bezettelung vorgefunden.
2	—	—	1	Bund	Flachs —	4	2	„	„	am 6. Oktober in einem Gruppenwagen nach Königszelt überzählig vorgefunden.
3	—	—	2	Stück	leere Säcke —	1,5	3	Königszelt	„	bei Speicherrevision herrenlos vorgefunden.
4	—	—	1	Rolle	Zinkblech —	6	4	Breslau B. F.	„	

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
5	A N	139	1	Kiste	leer	—	15	5	Stockerau	Oesterr. Nordwestb.	seit 11/11.
6	{ Tf }	25215	1	„	unbekannt	—	17	6	Znaim	„	„ 23/11.
7	A W	2	1	Ballen	Säcke	—	21	7	„	„	„ 21/11.
8	B	—	1	Bund	Bandeisen	—	96	8	Pulkau	„	„ 24/11.
9	B S	5798	1	Kiste	unbekannt	—	63	9	Wisocan	„	„ 25/11.
10	B W	242	1	„	unbekannt	—	22	10	Retz	„	„ 1/11.
11	F R	9596	1	„	unbekannt	—	110	11	Wien	„	„ 17/11.
12	F S	50	1	„	leer	—	7	12	Stockerau	„	„ 30/11.
13	G	I	1	Ballen	Werg	—	42	13	Schwadowitz	„	„ 27/11.
14	G	I	1	„	Werg	—	42	14	Arnau	„	„ 28/11.
15	{ G Z	181	1	Kiste	leer	—	47 }	15	Znaim	„	„ 21/11.
	„ „	1346	1	„	leer	—	28				
	S Z }	249	1	„	leer	—	78				
16	H M	298	1	Fass	Petroleum	—	168	16	M. Bydzow	„	„ 13/11.
17	L L	1728	1	„	unbekannt	—	85	17	Hohenelbe	„	„ 21/11.
18	{ MP }	1799	1	Kiste	unbekannt	—	31	18	Reichenberg	„	„ 27/11.
19	M & S	3318	1	Ballen	Kaffee	—	60	19	G. Jenikau	„	„ 21/11.
20	O N W	—	1	Kollo	Rundeisen, 28 mm	—	55	20	Nimburg	„	„ 9/11.
21	{ O P M W D P M W }	—	2	Stück	Cottone	—	50	23	Hohenelbe	„	„ 26/11.
22	R	212	1	Ballen	Leder	—	23	22	Jarmeritz	„	„ 2/11.
23	S	9314	1	Fass	unbekannt	—	51	23	Friedland	„	„ 2/11.
24	T P	732	1	„	unbekannt	—	160	24	Nimburg	„	„ 2/11.
25	Pass	59	1	Ballen	leere Säcke	—	8,5	25	Iglau	„	„ 2/11.
26	Taussig	00	1	Sack	Mehl	—	75	26	Trautenau	„	„ 6/11.
27	—	{ 4 5	10 21 }	Säcke	Gerste	—	1213	27	Falgendorf	„	„ 19/11.
28	—	935	1	Fass	Petroleum	—	182,5	28	B. Skalitz	„	„ 19/11.
29	—	—	1	Ballen	Abfall	—	20	29	Leschtina	„	„ 27/11.
30	—	—	1	—	eis. Aufzugrad	—	3	30	Jedlersee	„	„ 30/11.
31	—	—	2	—	alte Bretter	—	6	31	Prag	„	„ 20/11.
32	—	—	17	Fässer	leer	—	510	32	Eisenbrod	„	„ 22/11.
33	—	—	6	Säcke	Knochenmehl	—	400	33	Iglau	„	„ 2/11.
34	—	—	{ 1 1	Koffer Pack	unbekannt Kleider	}	20	34	Deutschbrod	„	„ 24/11.
35	—	—	3	Stück	Plombirleinen	—	—	35	Tetschen	„	„ 30/11.
36	—	—	1	Partie	Reis	—	5	36	Königgrätz	„	„ 18/11.
37	—	—	24	Kolli	Rundeisen	—	655	37	{ Reichenau-Gablonz }	„	„ 24/11.
38	—	—	1	Kollo	Schwungrad	—	44	38	M. Budwitz	„	„ 10/11.

I. Offizielle Anzeigen. (Fortsetzung.)

Vorstehende Bekanntmachungen des Herrn Finanzministers werden mit dem Bemerken veröffentlicht, dass die Erklärungen über die Annahme des Angebots des Umtausches gegen Schuldverschreibungen der $3^1/_2$ pCt. konsolidirten Staatsanleihe bis einschliesslich den 31. Dezember d. J. bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona, bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Dir.-Bez. Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg oder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Frankfurt a/M. schriftlich oder mündlich abgegeben werden können. Den bezüglichen Erklärungen ist ausser den Schuldverschreibungen (Obligationen) selbst ein Verzeichniss, welches Nummern und Nennwerth der letzteren enthält, für jede Gattung von Obligationen besonders in doppelter Ausfertigung beizufügen. Das eine Exemplar wird mit einer Empfangsbescheinigung versehen, dem Einsender sofort wieder ausgehändigt und ist von demselben bei einstweiliger Wiederausantwortung der von der Annahmestelle mit einem Vermerk zu versehenden Obligationen zurückzugeben.

Formulare zu den erwähnten Verzeichnissen können von den vorgenannten Kassen unentgeltlich bezogen werden.

Wegen Einreichung der Obligationen zum Umtausch gegen $3^1/_2$ pCt. Staatsschuldverschreibungen wird später das Erforderliche veranlasst werden.

Altona, den 30. November 1886. (2547)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Submissionen.

Verding von Betriebsmitteln für Nebenbahnen. Die Lieferung nachstehender Betriebsmittel soll vergeben werden:
- 10 Stück dreiachsige Tenderlokomotiven (2 Loose),
- 10 Stück zweiachsige Personenwagen II./III. Kl. (1 Loos),
- 17 Stück zweiachsige Personenwagen III. Kl. (2 Loose),
- 12 Stück zweiachsige Personenwagen IV. Kl. (1 Loos),
- 7 Stück vereinigte Post- und Gepäckwagen (1 Loos).

Ferner die dazu gehörigen 92 Rädersätze mit Speichenrädern, 204 Stück Tragfedern nebst 255 Stück Spiralfedern und 204 Stück Lagerkasten in je einem Loose.

Eröffnung der Angebote ist auf Sonnabend den 18. Dezember 1886 Vormittags 11 Uhr im maschinentechnischen Büreau anberaumt. Bedingungen und Zeichnungen liegen hier zur Ansicht aus und werden auch gegen Zahlung von 5 *M.* für Lokomotiven, von 3 *M.* für Wagen, von 2 *M.* für Radsätze, von 3 *M.* für Trag- und Spiralfedern und von 2 *M.* für Lagerkasten durch den Kanzleivorsteher Peltz verabfolgt. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (2548)

Elberfeld, den 29. November 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 98. **Zeitung des Vereins** 1886.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 15. Dezember 1886.

Mechanischer Betrieb auf Strassenbahnen.

Während die grossen Lokomotiv-Eisenbahnen die Bestimmung haben, nicht allein zwischen den einzelnen Wohn- und Arbeitsplätzen eines und desselben Landes, sondern auch zwischen den verschiedenen Völkern und Ländern des Erdkreises einen schnellen, den gegenseitigen Austausch der materiellen und geistigen Güter des Lebens fördernden Verkehr anzuknüpfen und zu unterhalten, fällt den Strassenbahnen die Aufgabe zu, innerhalb der grossen Städte und anderer dicht besiedelter Bezirke von weiterer Ausdehnung den Verkehr zu erleichtern und dadurch in jeder Beziehung dem wirthschaftlichen Gedeihen und der Verbesserung und Verschönerung des Lebens der Bevölkerung Vorschub zu leisten. Es ist bekannt, dass, wie vor einem halben Jahrhundert, die schnelle Ausbreitung der Lokomotivbahnen durch eine Menge von Vorurtheilen und Aengstlichkeiten gehemmt wurde, so vor nicht viel mehr als einem Jahrzehnt die Einführung der Strassenbahnen in das Innere der Städte zahlreichen Schwierigkeiten begegnete. Auch hier mussten erst viel Zweifel und Vorurtheile überwunden werden, bevor die Ueberzeugung durchdringen konnte, dass ein in festgezogener Schienenspur sich bewegender, fahrplanmässiger und bevorrechtigter Verkehr besonderer Transportmittel auch mit dem lebhaftesten sonstigen Strassenverkehre sich abfinden kann. Seitdem hat der stetig wachsende Erfolg der Strassenbahnen die vollkommene Irrthümlichkeit der ihnen anfangs entgegenstehenden Anschauungen glänzend dargethan, und heute findet sich wohl niemand mehr, der nicht in den Strassenbahnen ein geradezu unentbehrliches Hilfsmittel des innern Verkehrs in den grossen Bevölkerungsmittelpunkten erblickte. Obwohl nun aber augenblicklich die Gesammtlänge der Strassenbahnen allein in Deutschland auf 1200 km sich beläuft und die durchschnittliche jährliche Zahl der auf denselben zurückgelegten Personenfahrten zu etwa 250 Millionen anzunehmen ist, obwohl ferner die bisherigen Erfahrungen die Betriebssicherheit auf den Strassenbahnen in sehr günstigem Lichte erscheinen lassen, so sind diese doch zur vollen Lösung ihrer wirthschaftlichen Aufgabe u. E. so lange nicht im Stande, als ihnen nicht die Benutzung mechanischer Betriebskräfte an Stelle der theuern Zugkraft des Pferdes in weit umfangreicherem Masse gestattet wird, als es bis heute der Fall ist. Denn nur durch Verwendung der von der Natur in unerschöpflicher Fülle dargebotenen elementaren Kräfte wird sich die wichtigste Bedingung zur vollkommenen Ausnutzung der Strassenbahnen erreichen lassen: die Verbilligung der Fahrpreise. Bis jetzt aber haben die Aufsichtsbehörden nur in Ausnahmefällen die Anwendung mechanischer Kräfte auf den Strassenbahnen zugelassen, und es wird wohl noch einige Zeit vergehen, ehe die noch vorherrschende Anschauung von der besondern Gefährlichkeit eines maschinellen Betriebes einer bessern Ueberzeugung Platz macht, wenn es auch nicht an erfreulichen Anzeichen dafür mangelt, dass diese Wandelung sich bereits allmählich, wenn auch langsam vorzubereiten beginnt. Jedenfalls wird die Frage der Zulassung mechanischer Betriebskräfte auf Strassenbahnen um so leichter und schneller zur Entscheidung gelangen, je eher und gründlicher den mannigfaltigen Anforderungen, welche für den Betrieb im Innern der Städte oder in sonstigen verkehrsreichen Ortschaften gestellt werden, durch eine der zur Verwendung sich überhaupt eignenden Betriebskräfte entsprochen wird. In Anbetracht der hervorragenden Bedeutung, welche die erwähnte Frage für die weitere Entwickelung des Strassenbahnwesens und damit für das gesammte Verkehrsleben besitzt, dürfte nachstehende kurzgefasste Ueberschau der verschiedenen zur Wahl sich darbietenden und bereits mehr oder weniger erprobten mechanischen Betriebskräfte auf Strassenbahnen von einigem Interesse sein.

Nach dem Vorgange eines während des letzten Sommers in der „Deutschen Bauzeitung" veröffentlichten, denselben Gegenstand behandelnden Aufsatzes von E. Böttcher in Bremen

theilen wir die mannigfaltigen in Betracht kommenden Betriebskräfte ein in:

I. solche, die unmittelbar durch die Einwirkung von Dampf getrieben werden und

II. solche, die durch aufgespeicherte Kraft getrieben werden.

Wir wollen die in vorstehende Hauptgruppen einzureihenden Motoren zunächst kurz schildern und dann versuchen, die für die grösseren oder geringeren Aussichten des einen oder des andern derselben sprechenden Gründe zusammenzufassen.

I. Betrieb durch unmittelbare Einwirkung von Dampf.

A. Einrichtungen, bei denen die Krafterzeuger mit bewegt werden.

Hierher sind zu rechnen:

1. die verschiedenen Dampf-Strassenbahn-Lokomotiven,
2. der Rowan'sche Dampfwagen,
3. die feuerlose Natron-Lokomotive von Honigmann,
4. die feuerlose Lokomotive von Lamm-Francq.

1. Die Dampf-Strassenbahn-Lokomotiven.

Es kann nicht Wunder nehmen, dass sich der Einführung dieser Motoren wegen der bei ihnen stattfindenden Dampferzeugung durch Feuer und wegen der von ihnen befürchteten Gefährdungen oder doch Störungen und Belästigungen des sonstigen Verkehrs durch Dampf, Rauch, Funkenflug und Lärm von Anfang an grosse Bedenken entgegenstellten. Die letztern sind aber allmählich geschwunden, nachdem durch praktische Erfahrungen hinlänglich festgestellt ist, dass bei gut gebauten Lokomotiven, welche mit Koks geheizt werden und mit einer zuverlässigen Vorrichtung zum Niederschlagen des verbrauchten Dampfes versehen sind, eine nennenswerthe Belästigung des Publikums kaum noch stattfindet.

Die grösste Ausdehnung hat der Betrieb mit derartigen Strassen-Lokomotiven in Italien gefunden, in welchem Lande schon Ende April 1881 nicht weniger als 900 km Dampf-Strassenbahnen im Betriebe und 150 km im Bau waren. In der Provinz Mailand allein sind 307 und in sowie bei Florenz 111 km Dampf-Strassenbahnen vorhanden. Zum Betriebe dienen zweiachsige gekuppelte Tender-Lokomotiven, welche mit 10—12 Atmosphären Ueberdruck arbeiten und ein Gewicht von 7,6 bis 11, ausnahmsweise auch bis 14 t besitzen. Der Radstand ist = 1,5 m und der Raddurchmesser = 0,6 bis 0,8 m. Die Lokomotiven, welche meist von Deutschen und Schweizerischen Fabriken geliefert sind, besitzen so kräftige Bremsen, dass Züge von 2 bis 3 Wagen in mittlerem Gefälle schon auf 3—4 m zum Stillstand gebracht werden. Die Spurweite der Bahnen ist = 1,445 m.

Auch in Holland haben die Dampf-Strassenbahnen schon eine grosse Ausdehnung, indem die Gesammt-Betriebslänge derselben dort 450 km beträgt. Die meisten Linien sind normalspurig (1,435 m); nur drei sind mit schmaler Spur von 0,75, 1,00 und 1,067 m ausgeführt. Die Anlagekosten haben durchschnittlich etwa 18 500 ℳ pro Kilometer betragen.

Im Jahre 1882 veranstaltete die Strassenbahn-Gesellschaft zu Arnheim eine Preisbewerbung, um durch Probeversuche die zweckmässigste Einrichtung der Dampf-Strassenbahn-Lokomotive herauszufinden. Als einziger Preis ward für die beste Lokomotive eine goldene Denkmünze ausgesetzt. Neben anderen Bedingungen waren die der Niederschlagung des Abgangsdampfes für die Dauer des Durchfahrens von mindestens 2,5 km, sowie die der Einrichtung für Koksfeuerung vorgeschrieben. An der Wettbewerbung betheiligten sich:

1. die Aktiengesellschaft für Lokomotivbau „Hohenzollern“ in Düsseldorf,
2. die Lokomotivfabrik Krauss & Co. in München und Linz,
3. die Fabrik von Merryweather in London,
4. die Schweizerische Lokomotivfabrik in Winterthur.

Die Preisfahrten fanden im April und Mai 1882 auf der Gürtelbahnstrecke der Arnheimer Pferdebahn statt. Das Gleise besteht dort aus Demerbe'schen Stahlschienen und hat eine Länge von 2 750 m. Die grössten Steigungen sind 1 : 33⅓ und die kleinsten Krümmungshalbmesser = 20 m. Bei den mit jeder Maschine vorgenommenen amtlichen Probefahrten bestand der Zug aus 3 Strassenbahnwagen von je 1,7 t Eigengewicht, welche zusammen mit 5 t Nützlast besetzt waren, wodurch sich im ganzen ein Zugsgewicht von 10,1 t (ausschliesslich der Maschine) ergab. Jede Maschine hatte 18 Fahrten oder rund 50 km Weg zurückzulegen.

Nach eingehendster Prüfung aller in Betracht kommenden Verhältnisse wurde die goldene Denkmünze der Lokomotivfabrik Krauss & Co. in München zugesprochen. Deren Maschine verbrauchte während der amtlichen Probefahrt von 50 km nur 167 kg Koks (einschliesslich der zum Anheizen verwandten 40 kg) und 1,15 kg Schmiermaterial. Es ergab sich somit ein Verbrauch an Koks von 3,34 kg und an Schmiermaterial von 23 g für 1 km Bahnlänge. Die Krauss'sche Maschine war die einfachste von allen; die Dampfniederschlagung erfolgte bei ihr weitaus am besten. Die Einrichtung dazu liegt auf einem über der Maschine angebrachten Dache. Die gesammte Kühlfläche beträgt 35 qm und erzielt laut Berechnung, nicht nach angestellten Versuchen, eine Niederschlagsdauer von 36 Minuten, was zur Durchfahrung einer Strecke von 9 km Länge ausreichen würde. Für die Maschinen von Merryweather bezw. von Winterthur wurde die Niederschlagsdauer zu etwas über 21 Minuten, für diejenige von „Hohenzollern“ zu nur 3 Minuten berechnet.

Das Gewicht der Krauss'schen Lokomotive beträgt im Dienste mit allen Vorräthen 9,7 t, die Belastung der Trieb- und Kuppelachse je 4,85 t, die Leistung bei 10 km Geschwindigkeit 10 Pferdekräfte. Die Bedienung während der Fahrt geschieht durch 1 Mann. — Leider vermehrt die Vorrichtung zur Dampfniederschlagung das Gewicht der Maschine um 1 bis 1,1 t und ihren Preis um mindestens 1 500 ℳ. Ueberhaupt stellt sich der Preis einer Krauss'schen Lokomotive auf 15 000 bis 20 000 ℳ. Die Kosten für Bedienung derselben einschliesslich Putzen und Anheizen werden fürs Jahr auf 1 500 bis 3 200 ℳ oder fürs Zugkilometer auf 0,08 bis 0,15 ℳ angegeben. Die Ausbesserungskosten sollen fürs Jahr 1 000 bis 2 000 ℳ und fürs Zugkilometer 0,09 bis 0,11 ℳ betragen. — Es ist noch zu bemerken, dass die Preisrichter durch die Zuerkennung des Preises nicht haben entscheiden wollen, dass nun die betreffende Krauss'sche Maschine für Dampf-Strassenbahnen allgemein die beste sei. Vielfach arbeitet diese Maschine auch ohne Dampfniederschlagung; mit solcher sind z. B. die Maschinen der Strassburger, Kasseler und Haag-Scheveninger sowie einiger Italienischer Strassenbahnen versehen.

Ueberhaupt bestehen an den Dampf-Strassenbahn-Lokomotiven zweierlei Einrichtungen, um das geräuschvolle Austreten des Dampfes zu verhüten. Entweder wird der von dem Cylinder kommende Dampf in einen Sammelkasten (Puffkasten) geleitet, von wo er ohne Stoss durch den Schornstein entweichen kann, oder er wird in einem geeigneten Behälter zu Wasser verdichtet. Ausserdem wird noch bei einigen Lokomotiven zur Verminderung des durch den Auspuffdampf verursachten Geräusches der Schornstein mit einem Mantel umgeben und der Zwischenraum zwischen Mantel und Schornstein mit Schlackenwolle ausgefüllt.

Zur Feuerung werden entweder Steinkohlen oder besser Koks gebraucht. Auf der Strassburger und der Haag-Scheveninger Strassenbahn wird nur an den Endstationen, nicht aber während der Fahrt geheizt; dies ist bei gewandter Handhabung dann möglich, wenn der Feuerraum genügend gross ist und mit Koks beschickt wird. — In Rangoon sowie in Burma (Südrussland) arbeiten Dampf-Strassenbahn-Lokomotiven nach dem Merryweather-Muster mit Erdölheizung zur vollen Zufriedenheit. Man hofft, durch dieses Brennmaterial die Betriebskosten um etwa ⅓ billiger zu stellen.

Die Geschwindigkeit der Dampf-Strassenbahn-Lokomotiven kann von 9 und 10 km bis auf 15 und selbst bis auf 20 km in der Stunde gesteigert werden. Die Zugsgeschwindigkeit einschliesslich Aufenthalt liegt zwischen 7 und 18 km; meistens beträgt sie etwa 15 km für die Stunde. Die Strassburger Bahn wird aber nur mit 7—8 km Geschwindigkeit betrieben. — In der allgemeinen Anordnung haben alle zum Strassenbahnbetriebe dienenden Lokomotiven viel Aehnlichkeit mit einander; auf genauere Beschreibungen möchten wir nicht eingehen.

2. Der Rowan'sche Dampfwagen.

Dieses zu immer allgemeinerer Anerkennung gelangende Betriebsmittel für Strassenbahnen (wie auch für Sekundärbahnen) besteht in einem Personenwagen, der mit einem auf 4 Rädern ruhenden Maschinenwagen zu einem Ganzen verbunden ist. Dasselbe ist auf Grundlage des Prinzips konstruirt, das todte Gewicht durch Anwendung einer Maschine zu verringern, deren Zugkraft die Adhäsion bedeutend übersteigt, unter Wiedergewinnung der erforderlichen Adhäsion durch das Gewicht der Fahrgäste. Die beiden Unterwagen (Bogies genannt), auf denen der Wagenkasten ruht, und deren vorderer die eigentliche Dampfmaschine trägt, sind drehbar. Dabei ist die Verbindung so angeordnet, dass die Maschinenbogie behufs Reinigung oder Ausbesserung in wenigen Minuten aus dem Wagen herausgefahren werden kann. Letzterer ist nach der Abtrennung an seinem vordern Ende provisorisch zu unterstützen, während das hintere Ende auf seiner (einzigen) Achse liegen bleibt. Nach hergestellter Verbindung wird die Maschine von dem Vordertheile des Wagenkastens vollständig umschlossen, so dass dieselbe ganz unauffällig ist, zumal auch kein Schornsteinrohr aus der Wagendecke herausragt; sie ist in allen Theilen gut übersehbar und entwickelt den Dampf in 2 stehenden, mit einander verbundenen Röhrenkesseln, die auf 13 Atmosphären geprüft sind und etwa 400 kg Wasser in der Stunde verdampfen. Die Bildung von Kesselstein soll zufolge der schnellen Cirkulation des Wassers fast unmöglich sein. Der Raumbedarf für die Maschine ist ausserordentlich gering. Die Cylinder von 130 mm Durchmesser und 250 mm Hub liegen unten zwischen den beiden Kesseln; dadurch ist das ganze Gewicht zwischen die beiden Achsen gebracht und auf die 4 Räder gleichmässig vertheilt. Der Umstand, dass das Gewicht des von der Maschinenbogie getragenen Vordertheils des Wagenkastens ebenfalls zwischen den beiden Achsen ruht, verursacht mit der nahezu horizontalen Lage der Cylinder eine ausserordentlich regelmässige und ruhige Bewegung der ganzen Maschine, ein Punkt, auf den das grösste Gewicht gelegt werden muss, da er in Verbindung mit dem geringen Gewichte und der tiefen Schwerpunktslage für eine billige Unterhaltung des Gleises von wesentlicher Bedeutung ist.

Selbstverständlich arbeitet die Maschine mit Dampfniederschlagung, zu welch letzterer eine eigenartige Einrichtung vorgesehen ist. Früher wurden dazu kupferne Röhren von geringem Durchmesser benutzt, welche auf der Wagendecke angebracht waren. Diese engen Röhren verstopften sich aber leicht und waren dann kaum reinigungsfähig. Dieser Uebelstand ist jetzt durch Anwendung von Registern aus Kupferwellblech beseitigt, welche mittelst Draht an Eisenbügeln über dem Dach des Wagens aufgehängt sind. Die Register haben eine Höhe von 40 cm und sind in solcher Zahl vorhanden, dass sie eine Abkühlungsfläche von 80 qm darbieten. Der gesammte Flächeninhalt der Register muss natürlich im Verhältniss zu der von der Maschine zu leistenden Arbeit stehen; da aber bei dem 8 m langen Dache eines Dampfwagens Raum für 120 qm Abkühlungsfläche nach vorerwähnter Konstruktion vorhanden ist, so wird es niemals erforderlich werden, Wasser zur Dampfverdichtung mitzuführen. Das in den Niederschlagungsregistern sich sammelnde Wasser kann nach Belieben in dem Kessel wieder gebraucht oder nach Beendigung der Fahrt abgelassen werden. Selbstverständlich ist die nach diesem System erzeugte Dampfniederschlagung eine um so vollkommenere, je kühler das Wetter ist.

Im Dienstzustande wiegt der Rowan'sche Dampfspurwagen etwa 7 t. Kommt die Besetzung des Wagens mit 30 Personen hinzu, so wird ein grösster Raddruck von 1,6 t bewirkt. Uebrigens sind die Wagen von mannigfaltiger, dem Bedarf angepasster Gestalt und Einrichtung; die Winterwagen werden vielfach zu 30 Plätzen, die Sommerwagen zu 47—50 Plätzen gebaut. Als sehr vortheilhaft muss anerkannt werden, dass die Maschine des Dampfwagens mit 25 Pferdekräften stark genug ist, um bei starkem Verkehr, namentlich im Sommer, noch einen zweiten, hinten anzuhängenden, gewöhnlichen Pferdebahnwagen mit 50 Personen zu ziehen. Die Geschwindigkeit kann zwischen 10 und 20 km in der Stunde angenommen werden; in dieser Beziehung sind vornehmlich die Anschauungen der örtlichen Aufsichtsbehörden massgebend. Die Zulassung einer Geschwindigkeit von 15 km erscheint übrigens um so unbedenklicher, als die Wagen mit Bremseinrichtungen versehen sind, welche so vollkommen wirken, dass der Zug auf 1 Wagenlänge zum Halten gebracht werden kann. Der Bedarf an Feuerungsmaterial wird auf etwa 1,5 kg Koks für 1 km Fahrt angegeben, gewiss eine sehr geringe Menge. Da bei der Fahrt die Maschine stets vorne sein muss, so ist es nöthig, den Dampfwagen am Ende einer jeden Fahrt zu drehen. Dies wird entweder mittelst Drehscheiben oder mittelst eines Weichendreiecks oder auch, wenn Raum genug vorhanden ist, mittelst einer Wendekurve bewirkt.

Die erste Stadt, in welcher der Rowan'sche Dampfwagen zum Betriebe der Strassenbahn eingeführt wurde, ist Kopenhagen; die Bahn selbst ist die 9 km lange, vom „Triangel“ in der Vorstadt „Oesterbro“ beginnende, dann dem herrlichen „Strandvei“ folgende und im Badeorte Klampenborg endigende Linie, deren grössern Theil vormals aus Furcht vor Verlusten niemand bauen und mit Pferden betreiben mochte und die jetzt einen bedeutenden Verkehr aufweist. —

Einen grossen Erfolg trug der Dampfwagen im vorigen Jahre in Antwerpen während der dortigen Weltausstellung davon. Durch den Ausschuss der letzteren war nämlich ein internationaler Wettbewerb von mechanischen Strassenbahnmotoren veranstaltet worden, dessen Verfahren 4 Monate lang andauerte, während welcher Zeit die konkurrirenden Motoren auf der vom Ostbahnhofe durch die Strassen der Stadt zur Ausstellung hin führenden 2,5 km langen Bahnstrecke im regelmässigen Dienste das Publikum hin- und zurückbeförderten. Hier schlug der Rowan'sche Dampfwagen nicht allein die elektrischen sowie die mit verdichteter Luft getriebenen Motoren, sondern auch die beiden Dampf-Strassenbahn-Lokomotiven, deren eine sogar die aus dem Arnheimer Wettfahren als Siegerin hervorgegangene Krauss'sche Lokomotive war. Wir werden auf diese Konkurrenz am Schlusse unseres Berichtes noch zurückkommen müssen.

An dritter Stelle endlich wurde der Dampfwagen auf der anfangs Mai d. J. neu eröffneten, vom Zoologischen Garten nach dem Grunewald führenden Dampf-Strassenbahn in Berlin eingeführt. Die Erfahrungen sind auch hier bis jetzt sehr günstige; ein im Sommer vorgekommener Unglücksfall, der dadurch herbeigeführt wurde, dass ein von einer Landpartie heimkehrendes Personenfuhrwerk von seinem Kutscher gerade in die Fahrlinie des Dampfwagens hineingelenkt wurde, ist nicht auf die Rechnung des letztern zu setzen. Auch hier lobt man die vollständige Niederschlagung des Dampfes, die gänzliche Abwesenheit belästigenden Rauches und den durchaus ruhigen Gang des Wagens, vor welchem die entgegenkommenden Pferde nicht irgendwie merklich scheuen.

(Schluss folgt.)

Werner Siemens.

Am 13. d. Mts. feierte der Geheime Regierungsrath Dr. Werner Siemens, ein Mann, dessen hervorragende, bahnbrechende Bedeutung auf dem Gebiete der Elektrotechnik in allen Kulturstaaten der Welt bekannt und ohne Einschränkung anerkannt ist, seinen 70. Geburtstag. Die Angehörigen des Eisenbahnwesens haben besondere Veranlassung, dieses Feiertages des berühmten und bewunderten Jubilars zu gedenken, welcher von seiner geistigen Frische erst kürzlich bei der diesjährigen 59. Versammlung Deutscher Naturforscher und Aerzte in Berlin durch zwei bedeutsame und inhaltsreiche Reden über „die Elektrizität im Dienste des Lebens“ und „das naturwissenschaftliche Zeitalter“ ein glänzendes Zeugniss abgelegt hat. Die Erfindungen, die Anregungen, die Bestrebungen, welche Werner Siemens in seinem langen, arbeitsreichen Leben dem Eisenbahnwesen gewidmet hat, sind unter den Angehörigen des letzteren wohlbekannt und würden für sich schon genügen, seinen Namen mit dauerndem Ruhme zu schmücken, welcher allerdings nur einen Theil seiner grossartigen Leistungen auf dem Gebiete der Elektrotechnik im allgemeinen umfassen würde.

Ernst Werner Siemens wurde am 13. Dezember 1816 zu Lenthe bei Hannover als Sohn eines Landwirthes und als der älteste von zehn Brüdern geboren. Nach dem Besuche des Gymnasiums zu Lübeck trat er als Freiwilliger bei einer Preussischen Artillerieabtheilung in Magdeburg ein und kam demnächst als Soldat zum Besuche der Artillerie- und Ingenieurschule, sowie durch ein Kommando bei den Artilleriewerkstätten für längere Zeit nach Berlin, woselbst er sich im Verein mit gleichstrebenden Genossen auf das Eifrigste seinen Studien und Forschungen widmete. Hier lernte er auch seinen späteren Mitarbeiter Halske kennen, welcher, ursprünglich einfacher Mechaniker, damals in dem Laboratorium von Franz Eilhard Mitscherlich hervorragend thätig war. Behufs Begründung einer in Gemeinschaft mit Halske*) in Berlin zu betreibenden Telegraphenbauanstalt verliess Siemens im Jahre 1848 den Militärdienst und entwickelte nunmehr eine staunenswerthe und von Jahr zu Jahr an Umfang zunehmende Thätigkeit auf dem Gebiete des Telegraphenwesens und dessen Zubehör im weitesten Sinne des Wortes. Zahlreiche Telegraphenlinien führte die Fabrik, deren Geschäftszunahme im Laufe der Zeit die Errichtung von Filialen in London, Petersburg, Tiflis und Wien veranlasste, in den verschiedensten Ländern aus; zahlreiche Erfindungen, unter welchen die dynamoelektrische Maschine die wichtigste sein dürfte, folgten einander in raschem Wechsel. Wir müssen es uns versagen, hier auf Einzelheiten einzugehen, deren angemessene Würdigung eine sorgfältigere Erörterung fordern würde; nur hinweisen möchten wir an dieser Stelle noch auf die vielfachen wichtigen Neuerungen behufs Sicherung des Eisenbahnbetriebes, auf die mannigfaltigen Signaleinrichtungen, auf die elektrischen Bahnen u. dergl., mit welchen der Name Siemens verbunden ist.

An äusseren Anerkennungen und Auszeichnungen hat es dem Jubilar nicht gefehlt, wenngleich er unter der zünftigen Gelehrtenwelt verhältnissmässig spät zu den üblichen akademischen Ehrenbezeugungen gelangt ist, denn erst im Jahre 1860 ernannte die Berliner Universität ihn bei ihrem 50 jährigen Jubelfeste zum Ehrendoktor der Philosophie. Inzwischen ist er im Jahre 1874 ordentliches Mitglied der Berliner Akademie der Wissenschaften, weiterhin Geheimer Regierungsrath und seit einem Jahre Ritter der Friedensklasse des Ordens pour le mérite geworden.

Erwähnen möchten wir noch die rühmenswerthe Uneigennützigkeit, mit welcher Siemens von den in seinem arbeitsreichen Leben erworbenen Schätzen im allgemeinen Interesse Gebrauch zu machen liebt. Erst neuerdings hat er u. a. dem Deutschen Reiche eine beträchtliche Summe für die Errichtung einer physikalisch-technischen Reichsanstalt angeboten, über welche dem gegenwärtig versammelten Reichstage bekanntlich auch bereits eine Vorlage gemacht ist.

Gern wollen wir hoffen, dass es dem berühmten Gelehrten noch lange vergönnt sein möge, der Mitwelt eine Leuchte zu sein, auf welche Deutschland mit besonderem Rechte stolz sein darf, und dass er sich noch lange des Aufgehens jener Saat erfreuen möge, welche er in reicher Fülle zum Wohle der Menschheit, sowie im Dienste der fortschreitenden Kultur und der Wissenschaften ausgestreut hat. K—e.

*) Wenn wir recht unterrichtet sind, währte die Gemeinschaft von Siemens und Halske bis zum Jahre 1867.

Eine Gefahr für Damen beim Aussteigen aus Personenwagen.

Nicht selten (?) kommen Damen beim Aussteigen aus einem Eisenbahnkoupee dadurch zum Fallen, dass sie mit dem Kleide am Fusstritt hängen bleiben. Solches Fallen ist um so gefährlicher, wenn dieselben mit Gepäckstücken in den Händen oder mit Kindern auf den Armen aussteigen und infolge dessen der Hilfe beraubt sind, den Sturz abzuwenden oder dessen Wucht und Folgen zu vermindern. So hat sich beispielsweise eine Dame unlängst auf einem Süddeutschen Bahnhofe bei solcher Veranlassung die Kinnlade zerschlagen; und noch kürzlich sah Einsender eine Dame mit den Kleidern an dem Fusstritte hängen bleiben und dann fallen, welche mit den Beinen unter dem Wagen unmittelbar vor ein Rad zu liegen kam und nicht im Stande war, sich ohne fremde Hilfe aus dieser gefährlichen Lage zu befreien. Ein kleiner Ruck, wie solcher durch das Wiederausdehnen der durch plötzliches Bremsen zusammengedrückten Bufferfedern bei Zügen mit Carpenter- und Heberlein-Bremseinrichtungen häufig vorkommen kann, und ein Ueberfahren der Beine wäre unausbleiblich gewesen.

Angesichts solcher Gefahren dürfte ein Hinweis darauf und ein Vorschlag zur Verhütung derselben angezeigt erscheinen, zumal die Abhilfe mit verhältnissmässig wenigen Kosten und geringer Mühe zu ermöglichen ist. Eine Abänderung des oberen Fusstritts in eine den ganzen Wagen entlang führende Laufbohle ist aus technischen Rücksichten nicht wohl angängig, weil dadurch der Zugang zu den an den Langbalken der Personenwagen angebrachten Vorrichtungen und Bezeichnungen erschwert oder unmöglich gemacht wird. Dagegen liesse sich eine Umfassung des oberen Fusstritt durch die Kleider entweder dadurch verhindern, dass die Vorderkante sämmtlicher oberen Fusstritte des Wagens durch eine Schutzstange verbunden wird, oder dass man dem Fusstritt eine halbkreisförmige Gestaltung gibt und letzteren unmittelbar an den Langbalken ansetzt, oder doch den Raum zwischen Fusstritt und Langbalken durch eine auf beiden Seiten angebrachte Schutzstange abschliesst. X.

Wir geben der vorstehenden Mittheilung in unserer Zeitung zwar Raum, möchten es jedoch dahingestellt sein lassen, ob die in Rede stehenden Unglücksfälle thatsächlich so häufig vorkommen, dass die eigene Vorsicht der Reisenden als Schutz gegen dieselben nicht ausreichend erscheint. Im übrigen möchte nach unserem Dafürhalten der erste Vorschlag, die Verbindung der Vorderkanten aller Fusstritte durch eine durchgehende Schutzstange nicht geeignet sein, eine wirksame Abhilfe zu schaffen, weil die vorderen Ecken der Fusstritte in der angedeuteten Richtung viel weniger gefährlich sind, als die hinteren. Ausserdem stellt sich die empfohlene Massregel als ein theilweiser Ersatz der durchgehenden Trittbretter dar und besitzt daher auch zum Theil die vom Einsender selbst hervorgehobenen Nachtheile derselben. Auch der zweite Theil des zweiten Vorschlages erscheint nicht einwandfrei. Alle Auskunftsmittel, welche Schraubenverbindungen erfordern, müssen möglichst ausser Betracht bleiben, weil letztere sich zuweilen lockern und vorstehende Schraubenköpfe und dergleichen anerkanntermassen besonders gefährlich sind. Dagegen ist der Vorschlag, die Fusstritte nach hinten bis an den Langträger zu verbreitern, unsers Erachtens wohl zweckmässig, derselbe wird sich jedoch der Federgehänge und anderer Theile wegen in der Regel nicht durchführen lassen. Der vom Verfasser erstrebte Zweck dürfte sich jedoch in sicherer Weise durch angemessene Verlängerung der Fusstritte, deren Ausführung Hindernisse in den meisten Fällen nicht entgegenstehen werden, glatte Rundung der Ecken, Wahl völlig trockenen und nicht schiefernden Holzes und thunlichste Vermeidung von Schrauben an den Flächen, mit welchen die Kleider der Damen in Berührung kommen können, erreichen lassen. D. Red.

Aus dem Deutschen Reich.

Zur Verstaatlichung Preussischer Privatbahnen.

Die öffentlichen Blätter der letzten Tage enthalten über die Verstaatlichungsangelegenheit ausser einer bemerkenswerthen Mittheilung der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ nichts wesentlich Neues, wie es im übrigen auch wohl begreiflich erscheint. Letztere schreibt: „Die regierungsseitig wegen Verstaatlichung mehrerer der noch vorhandenen kleinen Privatbahnen gemachten Angebote sind bekanntlich von einigen Gesellschaften angenommen, von anderen abgelehnt; von einer dritten Gruppe ist innerhalb der bestimmten Frist ein definitiver Beschluss nicht gefasst worden. — Abgesehen von spekulativen Momenten, welche hier und da auch eine Rolle gespielt haben mögen, haben allem Anschein nach einige von den Dissentirenden angenommen, dass der Staat die betreffenden Bahnen durchaus erwerben müsse, schon zur Durchführung der Staatseisenbahnpolitik, gleichviel zu welchem Preise — andere sind der Meinung, dass das staatsseitige Angebot zu niedrig, d. h. dem wahren Werthe der Unternehmung nicht entsprechend sei. Dass für den Staat keine zwingende Nothwendigkeit vorliegt, die betreffenden Unternehmungen in Staatsbesitz zu bringen, wird man bei näherer sachverständiger Betrachtung doch nicht wohl leugnen können. Viel eher möchte, wie die Dinge sich nun einmal gestaltet haben, umgekehrt für diese

Privatbahnen die Situation — und zwar ganz naturgemäss — eine mehr oder minder beengte sein. Und gerade diese, der Billigkeit Rechnung tragende Erwägung scheint für das Vorgehen der Regierung nicht ohne Einfluss gewesen zu sein. Andere glauben an eine günstigere Entwickelung der betreffenden Bahn und haben deshalb das Staatsangebot für unzureichend erachtet. Vielleicht haben sie auch früher zu hohen Koursen gekauft und mögen sich, was ganz begreiflich, nicht in einen Verlust finden. Das ist natürlich ihre Sache. Soviel wir wissen, hat die Regierung jetzt, wie früher, eine sehr sorgfältige Berechnung aufgemacht, was der Staat für den Erwerb der Bahnen aufwenden darf, und welchen Preis also die Regierung bei Wahrung aller Rücksichten, auch derjenigen der Billigkeit, vor dem Lande und im Interesse des Landes verantworten kann. Ihr stehen dafür reichhaltige Materialien und eine umfassendere Uebersicht der Verhältnisse, auch für die weitere Zukunft, zu Gebote. Die Vergangenheit der Unternehmungen kann überall natürlich nur soweit in Betracht kommen, als sie zu Schlüssen für die Zukunft berechtigt. Wenn die Aktionäre gleichwohl das Angebot als ihren Erwartungen nicht entsprechend ablehnen, wenn sie der Meinung sind, dass sie sich in der Folge und dauernd besser stehen, so wird ihnen kein Mensch verdenken, wenn sie an ihrem Besitz festhalten. Ob das für sie vortheilhaft gewesen oder nicht, kann nur die Zukunft entscheiden. Zu einem Echauffement liegt, unseres Bedünkens, nach keiner Seite eine genügende Veranlassung vor."

Auch die „Köln. Ztg." gibt der Ansicht Ausdruck, dass die Aktionäre derjenigen Bahnen, welche das Kaufangebot der Regierung nicht bezw. noch nicht angenommen haben, im allgemeinen schwerlich auf günstigere Bedingungen rechnen dürften. Sie bemerkt, dass, abgesehen von der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn, bei welcher besondere Verhältnisse vorhanden seien, „in den übrigen noch unentschiedenen Fällen die Aktionäre kaum in der Lage sein dürften, dem Minister die Ueberzeugung beizubringen, dass sie im Hinblick auf die zukünftigen Verkehrs- und staatlichen Wettbewerbsverhältnisse ‚zu niedrig eingeschätzt' worden seien." Für die Dortmund-Enscheder Bahn möchte sich indessen nach der „Köln. Ztg." ein berechtigter Anspruch der Aktionäre auf Erhöhung der Abfindung nachweisen lassen, und zwar wird diese Berechtigung mit dem sicheren eigenen Verkehr begründet, welchen diese Bahn durch die angrenzenden Kohlengruben besitzen, deren weitere Entwickelung zu gewärtigen sei.

Mecklenburgische Friedrich-Franzeisenbahn.

Ueber die bevorstehenden Erweiterungen des Mecklenburgischen Eisenbahnnetzes enthalten drei dem Landtage neuerdings zugegangene Grossherzogliche Erlasse nähere Angaben, welchen wir nachstehendes entnehmen:

a) Bau einer Bahn zwischen Schwerin und Crivitz.

Der betreffende Erlass bemerkt: Es sei nicht zu verkennen, dass die bei dem Projekte in Betracht kommende Gegend von der in den letzten Jahren eingetretenen Vervollständigung des einheimischen Eisenbahnnetzes unberührt geblieben ist, und dass gerade Schwerin, an welcher Stadt nördlich und südlich zwei Hauptverkehrsrouten — Berlin-Hamburg und Stettin-Lübeck — vorüberführen, neuer Verkehrswege bedarf. Die Städte Schwerin und Crivitz haben mit der Friedrich-Franzbahn verhandelt: Schwerin hat freies Terrain innerhalb des Kämmereigebietes und 50 000 *M.*, Crivitz freies Terrain innerhalb der Stadtfeldmark bewilligt. Die Direktion der Friedrich-Franzbahn hat den Antrag gestellt, ihr die Erlaubniss zum Bau der betreffenden Eisenbahn zu ertheilen und für das Unternehmen die übliche Landeshilfe im Betrage von 20 000 *M.* für das Kilometer der Bahnlänge zu gewähren. Die Regierung ist auf diesen Antrag insoweit eingegangen, als sie sich bereit erklärt hat, den Ständen die Mitbewilligung einer Landeshilfe von 16 000 *M.* für das Kilometer vorzuschlagen, welche Landeshilfe zwar als zinsenlose, nur in gewissen Fällen sofort rückzahlbare Anleihe zu gewähren, jedoch von dem zweiten auf die Betriebseröffnung folgenden vollen Betriebsjahre an jährlich mit 2 pCt. des ursprünglichen Betrags zu tilgen sein würde. Die Direktion der Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft hat sich mit diesem Betrage der Landeshilfe, sowie mit den Bedingungen ihrer Tilgung einverstanden erklärt. Die Gesellschaft beabsichtigt, die erforderlichen Baarmittel durch Ausgabe neuer Aktien zu beschaffen, zu welcher Finanziirung die Regierung die Genehmigung zu ertheilen beabsichtigt. Die für das Unternehmen zu ertheilenden Konzessionbedingungen sollen, unter Bewilligung einer zweijährigen Baufrist, mit dem Rechte der Expropriation ertheilt werden.

b) Bau einer Verbindungsbahn von Güstrow mit der Neustrelitz-Warnemünder Bahn.

Durch diese Bahn, welche ungefähr in der Mitte zwischen Güstrow und Klüss von der Güstrow-Plauer Bahn abzweigen und bei Plaaz an die Neustrelitz-Warnemünder Bahn anschliessen soll, wird nicht nur eine direkte, den bisherigen Verkehrsbeziehungen gerecht werdende Schienenverbindung zwischen der Stadt Güstrow und den um Plaaz, insbesondere in östlicher Richtung, belegenen Ortschaften geschaffen, sondern es wird auch über diese in gewissem Sinne nur lokalen Interessen hinaus durch die projektirte Bahn für jene Ortschaften eine billigere Verkehrslinie für den Absatz landwirthschaftlicher Produkte nach Mitteldeutschland über die Güstrow-Plauer und die an diese sich anschliessenden Bahnen hergestellt. Diese allgemeinere Bedeutung behält das vorliegende Projekt auch für den Fall, dass von der Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft eine direkte Eisenbahnlinie von Güstrow nach Schwaan ausgeführt werden sollte. Durch diese, eine direkte Bahnverbindung zwischen Güstrow und Rostock herstellende Linie wird zwar die etwaige Bedeutung der Verbindung von Güstrow nach Plaaz für den Verkehr von Güstrow nach Rostock und für den diese Richtung verfolgenden, von der Güstrow-Plauer Bahn kommenden durchgehenden Verkehr aufgehoben, die oben angegebenen, für die Gemeinnützigkeit einer Bahn nach Plaaz sprechenden Gründe aber bleiben ungeachtet der Erbauung der Linie Güstrow-Schwaan von Bestand.

c) Bau einer Zweigbahn von Güstrow nach Schwaan.

Die Grossherzogliche Regierung ist mit der Direktion der Gesellschaft, welche nach Herstellung der Verbindungsbahn Güstrow-Schwaan die Strecke Güstrow-Rostock als Zweigbahn zu betreiben beabsichtigt, dahin einverstanden, dass durch die neue Linie für einen nicht unerheblichen Theil des Verkehrs eine zweckmässige Abkürzung der bereits vorhandenen Eisenbahnverbindungen herbeigeführt wird. Insbesondere gilt dies für den gesammten von der Güstrow-Plauer Bahn kommenden und in der Richtung auf Rostock weiter gehenden Verkehr in umgekehrter Richtung. Dass dieser Verkehr von dem Zeitpunkte an, wo die Güstrow-Plauer Bahn durch die im nächsten Jahre bevorstehende Eröffnung der Preussischen Staatsbahn Landesgrenze-Neustadt a. D. direkten Anschluss an die West-Prignitz- und an die Berlin-Hamburger Bahn erhalten wird, eine nicht unwesentliche Steigerung erfahren dürfte, wird für begründet gehalten, und da durch die projektirte Zweigbahn zugleich der Lokalverkehr zwischen Güstrow und Rostock erleichtert und durch Anlegung einer Haltestelle an der neuen Strecke auf der Feldmark Lüssow mehrere Ortschaften einen für sie günstig gelegenen Zugang erhalten werden, so wird die Gemeinnützigkeit des Unternehmens für nachgewiesen erachtet.

Braunschweigische Eisenbahnen.

In einer der letzten Sitzungen der Stadtverordneten zu Braunschweig wurde nach der „Frkfrt. Ztg." folgender Antrag gestellt: „Die Stadtverordnetenversammlung wolle den Magistrat ersuchen, beim Herzoglichen Staatsministerium dahin vorstellig zu werden, dass dasselbe die bisherige Eisenbahnpolitik aufgebe und unter thunlichster Wahrung der diesseitigen Interessen und gleichzeitiger Berücksichtigung der Interessen der Nachbarstaaten, den Bau und Betrieb sämmtlicher Eisenbahnen statt mit Privatunternehmern, mit dem Preussischen Staate vereinbaren". Dieser Antrag erschien verschiedenen Stadtverordneten in der Form nicht passend, und die Angelegenheit wurde deshalb an eine Kommission zurückverwiesen, aber in der Sache selbst stimmte man dahin überein, dass es in der bisherigen Weise nicht weitergehen könne, dass endlich mit aller Energie etwas geschehen müsse, um Braunschweigs Eisenbahnverhältnisse anders zu gestalten. U. a. wurde auf die Verschleppung des Bahnbaues Braunschweig-Hildesheim verwiesen, der zehn Jahre, nachdem Braunschweigischerseits schon 500 000 *M.* darauf verwandt waren, erst dann in Fluss kam, als der verstorbene Herzog seine Hoheitsrechte auf die Braunschweigische Bahn aufgab.

Kündigung von Prioritätsobligationen verstaatlichter Preussischer Eisenbahnen.

Im Anschluss an die in No. 96 S. 1020 enthaltene Notiz über die Kündigung von Prioritätsobligationen verstaatlichter Eisenbahnen, tragen wir noch nach, dass nunmehr auch die nicht gegen 3½ pCt. Konsols umgetauschten 4 pCt. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Prioritäten von 1873, 1871 und 1872 zur Rückzahlung zum 1. Juli 1887 gekündigt sind. Die Umtauschfrist ist ebenfalls bis zum 31. Dezember verlängert.

Thüringische Eisenbahn.

Die Liquidation der Thüringischen Eisenbahngesellschaft ist durch die statutenmässige Vertheilung der Liquidationserlöse, bezw. durch Einzahlung der nicht abgehobenen Beträge bei der gesetzlichen Hinterlegungsstelle beendigt.

Direktionsbezirk Bromberg: Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn

untergeordneter Bedeutung von Maldeuten einerseits und Osterode andererseits über Saalfeld und Miswalde einerseits nach Elbing, andererseits nach Marienburg beauftragt worden.

Centralverwaltung für Sekundärbahnen: Worms-Offstein.
Am 12. d. Mts. ist die 10,9 km lange Nebenbahn Worms-Offstein mit den Stationen Worms-Vorstadt, Weinsheim, Horchheim, Wiesoppenheim, Heppenheim und Offstein dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Hessische Ludwigsbahn.
Ueber die zwischen der Hessischen Ludwigsbahn und der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a. M. auf Anordnung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten gepflogenen Verhandlungen, betreffend die Einführung von Tarifen mit dem Bahnhofe Frankfurt Hessische Ludwigsbahn (vergl. auch die entsprechende Mittheilung in No. 92 S. 979 dieser Zeitung) erhält das „Dtsch. Tagebl.“ folgende Mittheilung: Die Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. machte in der am 29. November d. J. stattgehabten Konferenz zwei Vorschläge, über die sich die Hessische Ludwigsbahn die Erklärung vorbehalten hat. Wir entnehmen diesen Vorschlägen folgendes: Erster Vorschlag. 1. Die Einführung direkter Tarife für Bahnhof Frankfurt Hessische Ludwigsbahn bleibt einstweilen auf die Fälle eines besonders nachzuweisenden bezw. von der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt anzuerkennenden Bedürfnisses für einzelne Artikel und Relationen beschränkt. 2. Diejenigen Tarife, welche bei der Eröffnung des Güterbahnhofes der Staatsbahnen, sei es für den gesammten Verkehr, sei es für einen beschränkten Verkehr, mit den Stationen der Preussischen Staatsbahn und im Transit über deren Linien für diesen Bahnhof eingeführt werden, sollen gleichzeitig der Hessischen Ludwigsbahn zur Verfügung gestellt werden. 3. Im Falle der Einführung direkter Tarifsätze für den Bahnhof Frankfurt Hessische Ludwigsbahn erfolgt die Instradirung des Verkehrs nach demselben auf den Linien der Preussischen Staatsbahnen bis zur Bestimmungsstation unter Locoübergabe. Für den Verkehr von dem Bahnhof Frankfurt Hessische Ludwigsbahn wird vereinbart: a) dass im Verkehr mit Stationen, für welche bei Aufgabe in Frankfurt Ostbahnhof Abtretung der Sendungen in Hanau vereint ist oder wird, solche auch bei Aufgabe in Frankfurt H. L. B. in Hanau an die Staatsbahn übergehen; b) dass, insofern bei Instradirung über die Linien der Hessischen Ludwigsbahn ein Umweg entsteht, welcher gegenüber den Staatsbahnlinien mehr als 20 pCt. des konkurrenzirten Theiles der kürzeren Linie ausmacht, der Verkehr auch im Versande unter Locoübergabe über die Linien der Preussischen Staatsbahnen geführt wird. Eine Regelung nach diesen Vorschlägen wird von den Bedingungen abhängig gemacht, dass 1. die Hessische Ludwigsbahn mit dem Moment, wo direkte Tarifsätze, sei es für den allgemeinen Verkehr, sei es für den gesammten Wagenladungsverkehr für den neuen Staatsbahnhof und den neuen Hessischen Bahnhof eingeführt werden, für den betreffenden Verkehr auf die Benutzung des Main-Neckarbahnhofes verzichtet und die betreffenden Tarifsätze ausser Kraft treten. 2. Vor Einführung direkter Tarife für den Bahnhof Frankfurt a. M. Hessische Ludwigsbahn hat die Hessische Ludwigsbahn die projektmässig von ihr herzustellende Verbindung zwischen ihrem Bahnhofe und dem Güterbahnhofe der Staatsbahnen in der Weise herzustellen, dass die Locoübergabe erfolgen kann. 3. Alle Verkehrsrelationen, welche die Hessische Ludwigsbahn im Verkehr mit ihren Stationen und Stationen dritter Bahnen über ihre Linien bedient, werden auch mit dem Güterbahnhofe der Staatsbahnen über deren Linien oder über die Linien der Main-Neckarbahn zu den gleichen Tarifsätzen wie diejenigen ihres Bahnhofes Frankfurt eingeführt. 4. Soll der Verkehr von den Preussischen Staatsbahnen und transito aus der Richtung von Westen bei Bestimmung nach dem Ostbahnhofe der Hessischen Ludwigsbahn in Frankfurt ebenso wie der Verkehr nach Frankfurt Hessische Ludwigsbahn auf den Uebergabegleisen zwischen den beiden Güterbahnhöfen in Frankfurt a. M. übergeben werden. Zweiter Vorschlag. Es werden diejenigen Tarife, welche die Hessische Ludwigsbahn im Verkehre mit und über die Preussische Staatsbahn zur Zeit auf der Main-Neckarbahn besitzt, auf den neuen Hessischen Bahnhof übertragen, insofern die Hessische Ludwigsbahn: 1. den Main-Neckarbahnhof unter Aufhebung der betreffenden Tarife räumt, 2. die Locoübergabe für den Verkehr von Frankfurt a. M. Hessische Ludwigsbahn allgemein und im Verkehr von Westen auch nach ihrem Ostbahnhofe zugesteht. Für den Fall der Ablehnung dieser Vorschläge (I. und II.) soll seitens der Staatsbahnen das zwischen beiden Bahnen bestehende Konkurrenzabkommen vom vorigen Jahre gekündigt werden.

Portofreiheit der Sendungen der Privat-Eisenbahngesellschaften in Militär-Dienstsachen.
Es ist in letzter Zeit mehrfach vorgekommen, schreibt die „Deutsche Verkehrszeitung“, dass Sendungen der Privat-Eisenbahngesellschaften, welche an Militärbehörden gerichtet und mit der Bezeichnung „Militaria“ sowie mit dem Siegel oder dem Stempel der absendenden Eisenbahngesellschaft versehen waren, seitens der Postanstalten mit Porto belegt worden sind, weil dieselben die Siegel u. s. w. der betreffenden Gesellschaften nicht als amtliche Siegel im Sinne des Art. 2 des Regulativs über die Portofreiheiten angesehen haben. Mit Rücksicht hierauf sind die Postanstalten neuerdings darauf hingewiesen worden, dass die in Rede stehenden Siegel oder Stempel im Sinne des bezeichneten Artikels des Portofreiheits-Regulativs als amtliche Siegel u. s. w. zu betrachten sind.

Verkehr mit Italien.
Nach einer Bekanntmachung der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ist der direkte Verkehr für Personen, Gepäck und Güter einschliesslich Düngemittel nach Sizilien und Sardinien seit dem 3. d. Mts. wieder gestattet.

Nürnberg-Fürther Strassenbahngesellschaft.
Nach einer der „Vossischen Zeitung“ zugegangenen Mittheilung soll die Generalversammlung der vorgenannten Gesellschaft beschlossen haben, mit den Magistraten der Städte Nürnberg und Fürth wegen Legung eines zweiten Gleises zwischen den beiden Städten in Unterhandlung zu treten.

Württembergische Bodensee-Dampfschifffahrt im Jahre 1884/85.
Im Jahre 1884/85 versahen nach Angabe der „Deutschen Bauzeitung“ den Dienst: 7 Dampfboote, 4 eiserne Schleppboote, 2 eiserne Trajektkähne; 1 weiteres Trajektschiff befindet sich im gemeinsamen Besitz mit der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft.

Die Dampfboote führten 3 277 Fahrt. mit 128 934 km Weglänge aus.
Die Trajektkähne „ 753 „ „ 18 084 „ „
zusammen 4 030 Fahrt. mit 147 018 km Weglänge.
gegen das Vorjahr + 298 „ „ 10 194 „ „

Beladene Schleppboote wurden geführt 486 und mittelst der Trajektkähne 6 092 beladene und 4 830 leere Eisenbahnwagen über den See gebracht; bei allen diesen Zahlen zeigen sich Zunahmen des Verkehrs.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken.
Die zum Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg (Betriebsamt Thorn) gehörige, 13,46 km lange Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung Garnsee-Lessen ist vom Tage der am 15. d. Mts. erfolgten Betriebseröffnung ab, die der Bayerischen Staatsbahn gehörige 22,97 km lange Lokalbahn Hof-Marxgrün-Steben vom Tage der am 6. d. Mts. erfolgten Betriebseröffnung ab, nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 5128 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zum II. Nachtrage zu den technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 5215 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Approbirung von Vereins-Lenkachsen (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 5346 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 5357 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss der Lieferfrist-Verlängerungen etc. (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 5370 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 5371 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln zur Abwehr der Einschleppung von Viehseuchen (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 5374 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Beschlüsse der diesjährigen Generalversammlung (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 5382 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 5388 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Abfertigung der in Budapest zu verzollenden Sendungen nach Budapest Hauptzollamt oder Donauufer-Frachtenbahnhof (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 5424 vom 11. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Vereinskarten-Reglement (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 5432 vom 10. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend

Revision der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe kombinirter Rundreisebillete (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 5437 vom 11. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für die Vereins-Zeitung, betreffend Personalverhältnisse (abgesandt am 13. d. Mts.).

Russische Korrespondenz.

Krementschuk-Romny.

Kürzlich wurden die Arbeiten an der Krementschuk-Romny Eisenbahn, die bereits bis zur Stadt Chorol geführt ist, gänzlich eingestellt, weil nämlich die Frage auftauchte, ob es nicht vortheilhaft wäre, diese Linie mit einer Station der Libau-Romnyer Eisenbahn zu verbinden. Wie die Russische „Petersb. Zeitung" erfährt, haben sich die Grundbesitzer, Zuckerfabrikanten und Inhaber von zahlreichen Tabakplantagen und Branntweinbrennereien von sechs Kreisen des Gouvernements Poltawa, durch deren Besitzungen die im Bau begriffene Linie gehen sollte — mit einem Gesuch an die Regierung gewandt, die Bahn möge nach dem ursprünglichen Projekt fertiggestellt werden. Als Motiv für dieses Gesuch wird der Umstand geltend gemacht, dass bei der Vereinigung der Linie mit der Libau-Romnyer Bahn einige industriellen Kreise des Gouvernements ohne die langersehnte Bahn bleiben und die Frachtenabsender grosse Kosten für Umladung tragen, auch ihre Berechnungen nach verschiedenem Tarife anstellen müssten. Da auch die Strecke von Chorol bis Romny bereits fast bis zur Hälfte fertiggestellt worden ist, so würde bei nachträglicher Aenderung der Trace der ganze bisherige Bahnbau eine unnütze Ausgabe gewesen sein.

Unglücksfälle auf den Russischen Eisenbahnen.

In letzter Zeit haben sich auf den Russischen Eisenbahnen eine grössere Anzahl von ernsten Unglücksfällen ereignet, welche mit Verlust an Menschenleben verknüpft waren.

Ueber einen solchen Unfall wird dem „Petersburger Listock" vom 1. Oktober aus Rowno im Gouvernement Wolhynien geschrieben: Wir haben vor einigen Tagen auch eine schwere Katastrophe gehabt und zwar auf der unlängst beendigten Wilna-Rownoer Eisenbahn (einer von der Regierung erbauten Linie der Polässjebahnen). Nachdem der Güterzug, der aus 32 Güterwagen und offenen Plattformen bestand, früh Morgens von Wilna abgegangen war, und wohlbehalten die Station „Wyssotzk" passirt hatte, spürten das Eisenbahnpersonal und die diesen Zug benutzenden Arbeiter (Bauern) anfangs starke Stösse, die sich rapid verstärkten; dann aber nach einigen Sekunden hörten sie ein starkes Getöse und Krachen. Die Lokomotive und der Tender waren entgleist und sofort seitwärts von dem hohen Damm gestürzt, an denen die Polässjebahnen so reich sind. Da der Zug zur Zeit ziemlich schnell fuhr, war, noch ehe der Oberkondukteur des Zuges und die Kondukteure sich orientiren und begreifen konnten, um was es sich handele, schon mehr als die Hälfte der bedeckten Güterwagen und der Plattformen des Zuges vom 2 Faden hohen Damm den Abhang hinabgestürzt, beim Fallen mit Krachen zersplitternd. Dem Maschinisten gelang es, während die Maschine herabfiel, noch rechtzeitig abzuspringen und zwar so glücklich, dass er mit leichten Verletzungen und Schrammen davonkam. Sein Gehilfe und ein Arbeiter wurden auf der Stelle getödtet, der Oberkondukteur blieb unverletzt, während zwei Kondukteure, der Heizer, der Kondukteur an der Bremse, der Bahnwärter, der während der Katastrophe am Platze war, und einige der im Zuge befindlichen Arbeiter mehr oder weniger verletzt wurden. Dieser Zug transportirte ausser diversen Waaren auch eine Partie Pferde, die ebenfalls ein Opfer der Katastrophe wurden. Einige Güterwagen, die am Ende des Zuges placirt waren, blieben unversehrt, alle übrigen, die vom Damm den Abhang hinabstürzten, sind zertrümmert. Fast alle Waaren, die mit dem Zuge transportirt wurden, sind derart beschädigt und verdorben, dass sie unbrauchbar sind. Die materiellen Verluste belaufen sich nach oberflächlicher Schätzung auf nicht weniger als 200 000 Rbl.

Die Entgleisung fand zwischen den Stationen „Wyssotzk" und „Wybybor", unweit der Stadt Rowno statt. Der ganze Verkehr auf der Strecke musste für mehr als 24 Stunden eingestellt werden.

Die „Neue Zeit" meldet vom 13. Oktober von der Nicolaibahn wieder: In der Nacht auf den 12. Oktober stiess der Militärtrain No. 32 etwa 200 Faden von der Station Ljuban mit der Lokomotive No. 329 zusammen. Sechs Waggons stürzten den Fahrdamm hinab, drei Waggons fielen auf die Seite, ein Waggon kam schief zu stehen und die zwei übrigen Waggons entgleisten nur. Der Kondukteur rettete sich, indem er rechtzeitig auf den Bahndamm sprang. Die Lokomotive No. 329 ist so stark beschädigt, dass sie unbrauchbar wurde. Der Verkehr der Passagiere wurde nicht unterbrochen. Dank der zweiten Spur auf der Nicolaibahn. Ob und wieviel Menschen bei diesem Eisenbahnunglück zu Schaden gekommen, wird von dem Russischen Blatte nicht angegeben.

Aus Charkow berichtet der „Jushni Krai": Fast hätte den aus Taganrog in Charkow um 7 Uhr Morgens eintreffenden Postzug eine schreckliche Katastrophe ereilt. Unbekannte Uebelthäter hatten nämlich in der Nähe der Station Taranowka der Kursk-Charkow-Asower Bahn die Schienen losgeschraubt, so dass der Zug bei vollem Gange unfehlbar schweren Schaden hätte davontragen müssen. Zum Glück war vor dem Passagierzug ein Waarenzug abgefertigt worden, der langsam sich fortbewegte; an der Stelle, wo die Katastrophe vorbereitet war, entgleiste die Lokomotive und stürzte um. Die Ausbesserung des Weges erforderte viel Zeit, so dass der Postzug verspätet, statt um 7 Uhr Morgens um 2 Uhr Nachmittags in Charkow eintraf. Was die Bösewichter mit ihrem Attentat beabsichtigten, ist bis jetzt unaufgeklärt geblieben.

Ueber einen neuen Unglücksfall und zwar auf der Kursk-Charkow-Asower Bahn wird den „Nowosti" aus Charkow geschrieben: In der Nacht auf den 10. November a. St. fand zwischen den Stationen Neljubowska und Krassnopawlowka der Kursk-Charkow-Asowbahn eine Katastrophe statt. Ein Güterzug war von Losowaja nach Charkow abgelassen worden. Derselbe bestand aus 28 Waggons, von welchen zwei leer, die übrigen aber mit verschiedenen Waaren beladen waren, wie Salz, Kohlen, Fische, Petroleum u. a. Um 12 Uhr in der Nacht erhielt der Zug einen heftigen Stoss, die Waggons thürmten sich übereinander auf und zersplitterten. Unter einem Haufen von Trümmern und Splittern fand man zwei Todte und fünf schwer Verwundete. Die Todten waren der Oberkondukteur des verunglückten Zuges, ein 60jähriger Greis Jazenko, der an der Bahn seit dem Jahre 1872 dient, und ein Maler, der sich von einer Station auf die andere überführen liess. Die Verwundeten gehören alle dem Dienstpersonale des Zuges an. Die Ursache der Entgleisung soll der Bruch einer Waggonachse gewesen sein, welcher sich ereignete während der Zug im vollen Gange war, wodurch der Waggon aus dem Gleis gerieth und die anderen nachfolgenden sich übereinanderschoben. Dadurch erklärt es sich auch, dass die Lokomotive unbeschädigt blieb, während 24 Waggons zersplittert sind. Angeblich soll die Asower Bahn 1½ Tausend Güterwagen anfangs des laufenden Jahres erworben haben, welche mit überaus schwachen Achsen versehen seien und führt man hierauf den fraglichen Achsbruch zurück.

Sorglosigkeit beim Bau einer Russischen Eisenbahn.

Auf der Asowschen Bahn ereignete sich nach dem „Jushni Krai" folgender, die Sorglosigkeit mancher Eisenbahntechniker charakterisirende Vorfall. Im Laufe dieses Jahres ist von der Station Merefu bis Losowaja ein zweites Gleis gelegt worden; wie sich aber jetzt erweist, liegen die beiden Schienenstränge so nahe aneinander, dass sich die begegnenden Züge s t r e i f e n! Der Zug mit der das neue Gleis erprobenden Kommission traf in der Nähe von Alexejewsk den fälligen Kourierzug und bei der Vorüberfahrt schlugen die Signallampen am Ende der Züge so heftig aneinander, dass sie in Stücke zerschellten; auch mehrere Trittbretter an den Waggons wurden beschädigt. Gegenwärtig ist man mit dem Umlegen des Gleises beschäftigt.

Riga-Pleskau.

Ueber den Bau der neuen Riga-Pleskauer Eisenbahn wird der Lettischen Zeitung „D. Lapa" geschrieben: Der warme Herbst ist zur Förderung der Bauarbeiten an der neuen Bahn gerade wie bestellt, weshalb denn auch an den grösseren Brücken in der Nähe von Wenden ohne Unterlass gearbeitet wird. Auch während des Winters beabsichtigt man die Arbeiten fortzusetzen und es sollen daher die Brücken von provisorischen Gebäuden umschlossen werden, wodurch es möglich werden soll, auch bei strenger Kälte zu arbeiten. Man hofft die Arbeiten bis zum nächsten Herbst soweit zu fördern, dass alsdann schon einige Strecken für den Transport des Baumaterials werden benutzt werden können. — Die Eisenbahnlinie Riga-Pleskau, welche ihren Ausgang vom Bahnhof der Station „Pleskau" der Petersburg-Warschauer Bahn aus hat, zieht sich — wie das „Pleskausche Stadtblatt" mittheilt — nachdem sie nördlich vom Dorfe Korytowa über den Fluss Welikaja hinüberführt, erst nach Südwest, dann in gerader westlicher Richtung zur projektirten Eisenbahnstation „Isborsk", von dort in nordwestlicher Richtung nach Petschur (nördlich von dem Flecken gleichen Namens) bis zur Livländischen Grenze. Die Eisenbahnstation „Isborsk" wird etwa 8—9 Werst nach Norden zu vom Flecken Isborks entfernt liegen.

Transkaspische Bahn.

Eine Korrespondenz der „Regierungsnachrichten" vom 20. Oktober 1886 berichtet: Die Arbeiten am Bau der Eisenbahn von Merw zum Amu-Darja nähern sich rasch ihrem Ende, so dass man binnen kurzem der Eröffnung der Strecke entgegensehen kann. Von Anbeginn der Arbeiten auf Bucharischem Territorium waren sowohl die Lokalbehörden, wie auch die ein-

geborene Bevölkerung dem Eisenbahnbau durchaus günstig gestimmt, was der Bahnverwaltung, besonders bei Deckung des Arbeiterbedarfs aus der Zahl der Eingeborenen, zu statten kam. Besonders war der Beg von Tschardshui, Astanakul-Datcha dem Fortschreiten der Arbeiten förderlich. Die Stadt Tschardshui, bei welcher die Expropriation der Ländereien für die Bahn und die Bauarbeiten begannen, war im Vergleich zu den übrigen Bucharischen Begschaften ein entlegenes und wildes Gebiet, das von den Russen selten besucht wurde. Astanakul-Datcha verwandte alle Mühe darauf, der eingeborenen Bevölkerung die wahre Bedeutung der Expropriation und den Nutzen für das Land durch den Bahnbau begreiflich zu machen. Seine Bemühungen hatten vollen Erfolg. Der Beg selbst engagirte die Arbeiter, berief sie ein, theilte sie in Gruppen und ernannte für jede derselben einen Aeltesten, der die Ordnung unter ihnen aufrecht erhielt. In letzter Zeit waren auf der Linie in einer Ausdehnung von mehr als 120 Werst gegen 7000 Menschen beschäftigt. Jeder Arbeiter erhielt einen Tagelohn von nicht weniger als 2 Tenga (gegen 48 Kopeken) bei wöchentlicher Zahlung. Da nun der übliche Lohn für Erdarbeiter nur 2 Tenga für 3 Tage betrug, so suchten die Arbeiter gern Arbeit bei der Eisenbahn und verhielten sich den Russen gegenüber dankbar und zutraulich. Während der ganzen Arbeitszeit fanden unter der Masse der eingeborenen Arbeiter keine Streitigkeiten oder irgend welche Unordnungen statt.

Die Bahn, welche bisher (am 13. Juli d. J. bis nach Merw) in einer Länge von 217 Werst (231,5 km) in Betrieb gesetzt wurde, wird wie gesagt binnen kurzem bis zum Amu-Darja und zwar bis zu dem an diesem Fluss gelegenen Handelsplatz Tschardshui eröffnet werden, obgleich die Erdarbeiten auf dieser Strecke erst am 6. Februar d. J. begonnen wurden.

Die Strecke, deren Länge nahezu 800 Werst (rund 850 km) beträgt, läuft von Kisil Arwad zunächst in südöstlicher Richtung bis zum Orte Duschak, unterwegs die Städte Askabad, Ljutfabad und Kaachka berührend; von Duschak ab wendet sie sich nach Osten bis zur Stadt Merw, überschreitet hierselbst den Fluss Murgab und läuft dann in nahezu nordöstlicher Richtung bis nach Tschardshui.

Reiseerinnerungen aus England.

Herr Eisenbahn-Maschineninspektor v. Borries hielt im Verein Deutscher Ingenieure im September d. J. einen Vortrag, aus welchem wir folgendes mittheilen:

Der Betriebsdienst wird auf den Englischen Bahnen namentlich in der Nähe von London, wo die Vorortzüge zeitweise in sehr kurzen Zwischenräumen auf einander folgen, bekanntlich mit grosser Geschicklichkeit ausgeführt. Hierzu tragen vorzugsweise die allgemeine Anwendung der Centralweichen- und Signalstellung, durchgehende Bremsen an sämmtlichen Personen- und Schnellzügen, die gute Lokomotivkohle und die zweckmässige Organisation des Betriebsdienstes bei.

Weichen- und Signalstellung. Jede Station wird in Bezug auf die Sicherung der Züge als eine Blockstrecke betrachtet und besitzt zu diesem Zweck an jedem Ende eine Signalbude, von welcher sämmtliche daselbst vorhandene Weichen und Signale bedient werden. Die in diesen Buden befindlichen Wärter leiten den Zugdienst selbständig und unter voller eigener Verantwortlichkeit, insbesondere ohne von den auf den Perrons befindlichen Stationsbeamten Anweisungen zu empfangen; letztere sind daher für den Sicherheitsdienst nicht verantwortlich. Diese Einrichtung, durch welche alle Zwischenbefehle u. s. w. vermieden werden, ist bei der grossen Anzahl der Züge nöthig, damit alle Handlungen der Signalwärter „ohne Verzug“ ausgeführt werden können, gewährt aber auch die grösste Sicherheit, da nur diese Beamten die Lage der Dinge jederzeit vollständig übersehen; für diesen Dienst werden Personen von angemessener Ausbildung und Zuverlässigkeit verwendet.

Durchgehende Bremsen. Die allgemeine Anwendung durchgehender Bremsen macht rasches Einfahren in die Stationen und Halten an bestimmter Stelle möglich, wodurch Zeit gewonnen wird. Es wurde mir mehrfach versichert, dass der Londoner Stadt- und Vorortbetrieb in seiner jetzigen Gestaltung ohne durchgehende Bremsen nicht ausführbar sein würde. Bezüglich der besten Konstruktion dieser Bremsen sind die Ansichten der massgebenden Personen bei den einzelnen Bahnen noch sehr verschieden, so dass z. B. sämmtliche Wagen für den durchgehenden Verkehr auf den 3 Linien zwischen London und Schottland je 2 vollständige Bremsen, die neueren Salonwagen für unbeschränkten Verkehr je 3 Bremsen erhalten müssen.

Feuerung und Leistung der Lokomotiven. Die Englische Kohle, welche gasreich, leicht brennbar und stückreich ist, aber sehr wenig Schlacken enthält, brennt in den stets mit Gewölben aus feuerfesten Steinen versehenen Feuerkisten mit besonders hoher Temperatur und fast rauchfrei; die Feuerschicht wird auf den meist geraden oder wenig geneigten Rosten hinten sehr hoch gehalten, so dass eigentlich eine Art Halbgasfeuerung entsteht, welcher meistens durch die nach innen aufschlagende Feuerthür noch etwas Luft zugeführt wird. Die sehr hohe Temperatur der Heizgase erzeugt eine entsprechend starke Verdampfung im Kessel, vermöge deren die Lokomotiven Leistungen verrichten, welche bei Feuerung mit Westfälischer Kohle nicht erreicht werden können. Vorspannlokomotiven werden daher in England nur dann gegeben, wenn die Zugkraft einer Maschine nicht mehr ausreicht, was übrigens selten vorkommt. Die bedeutenderen Leistungen der Englischen Lokomotiven haben selbstverständlich auch eine raschere Zerstörung der Feuerkisten zur Folge, welche bei Schnellzug-Lokomotiven der Hauptlinien stellenweise nur 5 bis 6 Jahre halten. Gegenüber den Kosten der Vorspannmaschinen ist dies indess ohne Bedeutung.

Lokomotiven. Die Englischen Lokomotiven haben äusserlich ein sehr einfaches Aussehen, da fast ausschliesslich innen liegende Cylinder angewendet und alle Nebentheile, Injekteure u. s. w. möglichst verdeckt angebracht werden. Die Triebwerks- und Nebentheile sind daher für das Oelen und die Unterhaltung schwerer zugänglich als bei hiesigen Lokomotiven. Die grosse Mehrzahl der Englischen Lokomotiven lassen in der Konstruktion der Haupttheile eine sehr weitgehende Uebereinstimmung erkennen, welche um so bemerkenswerther ist, als sich dieselbe aus einer Unzahl älterer Konstruktionen (an 200 Konstruktionstypen) ohne jeden äusseren Zwang allein durch die übereinstimmende gleichgerichtete Erfahrung entwickelt hat, z. B. sind Innencylinder, Innenrahmen, Kessel mit runder nicht überhöhter Feuerkastendecke, Feuergewölbe, Barrenverankerung und eine Menge der Einzeltheile fast allgemein verbreitet.

Die Gestaltung der einzelnen Lokomotivtheile wird weniger nach den Regeln der Festigkeitslehre, als vielmehr danach gewählt, dass dieselben möglichst billig herzustellen und zu bearbeiten sind.

Eine neuere hier noch wenig bekannte Lokomotivgattung ist die vierachsige Personenzug-Tendermaschine mit 2 mittleren Kuppelachsen und 2 äusseren radial verstellbaren Laufachsen, welche für den Vorortsverkehr bei fast allen Bahnen eingeführt wird. Gesammtgewicht dienstbereit und gefüllt 50—54 t. Diese Maschinen sind sehr leistungsfähig und befahren enge Kurven und Weichen leicht.

Ungekuppelte Lokomotiven finden für die Beförderung der Schnellzüge vielfach Verwendung, sind wegen ihres geringen Kohlenverbrauchs und billiger Unterhaltung beliebt und werden daher in grösserer Anzahl neu gebaut. Die Belastung der Triebachsen derselben beträgt 14—18 t.

Zum leichteren Befahren der, auch auf den Hauptlinien in der Nähe grösserer Städte häufig sehr engen Bahnkrümmungen werden bei Personenzug-Lokomotiven vielfach radial verstellbare Vorderachsen oder zweiachsige Truckgestelle angewandt, doch sind die Ansichten über deren Zweckmässigkeit getheilt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der schwere Englische Oberbau auch die stärkere Inanspruchnahme durch steife Vorderachsen ohne Nachtheil erträgt und dass die betreffenden Lokomotiven sehr lange Radstände und möglichst nach vorne gerückte mässig belastete Laufachsen haben, sich daher leicht im Gleise führen und zu ruckweiser Ablenkung in Krümmungen wenig Neigung zeigen.

Die Compound-Wirkung hat in England mehrfach Anwendung gefunden; beispielsweise hat die North Western Bahn gegen 50 Compound-Personenzuglokomotiven System Webb (mit je 3 Cylindern) im Betrieb; doch scheinen nur diejenigen Compound-Lokomotiven der Great Eastern Bahn von Worsdell trotz verschiedener Mängel der ersten Ausführung gute Ergebnisse zu liefern. Bei den übrigen zehrt die vermehrte Reibung in Verbindung mit zum Theil unrichtiger Steuerung und Abmessungen der Cylinder den durch die Compound-Wirkung erzielten Arbeitsgewinn mehr oder weniger auf.

Die Kessel werden in England vorwiegend aus weichen Stahlblechen (Flusseisen) von 11 bis 13 mm Stärke ausgeführt, die Kümpelplatten auf hydraulischen Pressen umgezogen, die Kesseltheile sehr sorgfältig zusammengepasst und die Näthe hydraulisch genietet. Durch diese Art der Bearbeitung, bei welcher heftige Hammerschläge vermieden werden, scheint das hier häufig beobachtete Reissen der Stahlplatten vermieden zu werden. Die nach hiesigen Begriffen sehr geringen Blechstärken finden in dem Umstande ihre Begründung, dass die Englischen Kessel geringere Dauer als die hiesigen haben, da man sich weit weniger auf Reparatur derselben einlässt, vielmehr schadhafte Kessel alsbald durch neue ersetzt, welche stets in den eigenen Werkstätten gefertigt und für die Hauptgattungen auf Vorrath oder in Arbeit gehalten werden.

Eiserne Siederohre an Stelle der früher ausschliesslich angewandten Messingrohre finden in England immer mehr Anwendung, da dieselben die Fehler der letzteren, leichtes Rinnen

im Feuerkasten und rasche Zerstörung der Rauchkammer-Rohrwände nicht besitzen und viel billiger sind.

An Stelle der geschweissten Räder finden vielfach, namentlich für die geringeren Durchmesser, Stahlgussräder (von Borsig und anderen Deutschen Werken bezogen) Anwendung, welche in der Beschaffung billiger sind und besser halten sollen. Die Nord-Westbahn verwendet unter Güterzuglokomotiven sogar gusseiserne Räder.

Personenwagen. Neue Personenwagen werden fast überall dreiachsig mit 6 bis 7 m Radstand gebaut; nur wenige Bahnen bauen Wagen mit Drehgestellen (Midland Bahn und Lancashire & Yorkshire Bahn) oder 2 Achsen (L. Brighton und Südküste). Die Räder sind fast ausnahmslos Holzscheibenräder, aber stets mit innerer Eisenscheibe versehen, welche meistens mit der Nabe aus einem Stück hergestellt ist und häufig den Ansatz für die Radreifenbefestigung mit Klammerringen am Umfang trägt; diese Holzscheibenräder halten sich tadellos und sind allgemein beliebt.

Die neueren Wagen für die durchgehenden Züge enthalten zum Theil Koupees verschiedener Klassen, z. B. auf der West-Coastlinie nach Schottland, 2 Koupees I. Klasse mit Kloset, 1 II. Klasse, 1 III. Klasse und einen Gepäckraum. Die Einrichtung hat den Vortheil, dass die Fahrgäste jeder Klasse überall Platz finden und nicht weit am Zug entlang zu laufen brauchen.

Die Vorortszüge bestehen meist aus 10 Wagen, welche wie diejenigen der Untergrundbahn mit nur 250 mm Zwischenraum zwischen den Endwänden gekuppelt sind.

Das Gewicht der Englischen Personenwagen ist bei gleicher Länge erheblich geringer als das der hiesigen Normalwagen, hauptsächlich infolge einfacherer Konstruktion und Ausstattung der Oberkasten.

Werkstätten. Die Gebäude der Englischen Werkstätten sind stets sehr einfach und billig; die maschinelle Einrichtung dagegen ist unter Aufwendung bedeutender Geldmittel höchst vollständig und zweckmässig hergestellt. Die einzelnen Werkstattsabtheilungen liegen möglichst nahe zusammen, meistens Wand an Wand, um Transporte der hergestellten Gegenstände auf weite Entfernungen zu vermeiden. Da demnach Seitenfenster selten sind, auch vielfach wegen der häufigen Beschädigungen der Glasscheiben absichtlich nicht angebracht werden, so findet man fast allgemein Oberlicht angewandt.

In den Lokomotiv-Montirschuppen findet man nur ausnahmsweise Schiebebühnen mit versenkten Gleisen, da das Heben und Versetzen der Lokomotiven in der Regel durch kräftige mit Seiltrieb versehene Laufkrähne bewirkt wird. Hierdurch wird viel Arbeitsraum gewonnen, die Windeböcke und die störende Grube gespart. Auch befinden sich in den Montirschuppen vielfach diejenigen Werkzeugmaschinen (Drehbänke, Bohrmaschinen, Spezial-Fraismaschinen, Hobel- und Stossmaschinen), welche für die Reparaturarbeiten nöthig sind, so dass in den Drehereien vorzugsweise Neu- und Vorrathsarbeit gemacht wird.

In den Schmiedewerkstätten sind die Feuer meistens ganz mit Blechmänteln umgeben; die Werkstücke werden durch Oeffnungen eingebracht, welche mit ziemlich schmalen Thüren oder Vorsetzblechen verschlossen werden können.

Besonders gut und vollständig sind die Kesselschmieden eingerichtet, da auf die sorgfältigste Herstellung der Kessel mit Recht der grösste Werth gelegt wird. Sämmtliche Kümpelplatten werden auf hydraulischen Pressen umgezogen und dadurch nicht nur ungleiche Spannungen im Materiale vermieden, sondern auch die sauberste Arbeit und genau passende Form der Platten erzielt.

Das Härten der Triebwerkstheile durch Einsetzen wird überall mit grosser Sorgfalt und bestem Erfolge vorgenommen. Besonders die Lokomotivfabrik von Beyer, Peacock & Co. in Manchester leistet hierin ausgezeichnetes.

Die mechanischen Werkstätten (Drehereien) der Englischen Bahnen zeichnen sich durch die grosse Anzahl zweckmässiger Spezialmaschinen aus, welche für alle vorkommenden Arbeiten vorhanden sind; die gewaltige Masse der auszuführenden Arbeit lässt die weitgehendste Spezialisirung in deren Ausführung zu. So besorgt z. B. eine Hauptwerkstätte zu Crewe nicht nur den Neubau und die Unterhaltung die Lokomotiven, sondern liefert auch fast alle sonstigen aus Eisen oder Stahl herzustellenden Bahngegenstände, als Schienen, Stühle, Eisenschwellen, Weichen, Centralapparate, Signale aller Art, Krahne, Drehscheiben u. s. w. Alles nach feststehenden Normalien, wodurch die Einheitlichkeit und das Passen jedes Ersatztheiles erreicht wird.

Allgemeine Organisation. Die Verwaltungsorganisation der Englischen Eisenbahnen ist sehr einfach und arbeitet mit grosser Pünktlichkeit. Die allgemeine Leitung der Geschäfte geschieht durch den Aufsichtsrath (Board of directors); an der Spitze der einzelnen Dienstzweige stehen: der Generalmanager für Verwaltung und Betrieb; der Locomotive superintendent für Maschinendienst und Werkstättenwesen; der Civil engineer für Bahnbau und Unterhaltung.

Diese leitenden Beamten haben Abtheilungsvorstände unter sich, welch letztere unter einander in keiner vorgeschriebenen Verbindung (nach Art der Betriebsämter) stehen, aber solche Geschäfte örtlicher Art, welche innerhalb ihrer Befugnisse liegen, unter einander abmachen. Die drei leitenden Beamten kommen alle 14 Tage bis 4 Wochen zu regelmässigen Konferenzen mit den Direktoren zusammen, in welchen alle wichtigen Angelegenheiten auf kürzestem Wege mündlich erledigt werden. In weniger wesentlichen Sachen, namentlich, wenn es sich um Geldbewilligungen handelt, sind die leitenden Beamten ganz selbständig. Ueberhaupt wird bei den Englischen Bahnen denjenigen Beamten, auch den Abtheilungsvorständen, welche man einmal mit leitenden Stellen betraut, auch das vollste Vertrauen geschenkt und jede mögliche Selbständigkeit gewährt, da man es für richtiger hält, solche Stellen mit Männern zu besetzen, welche vollständig vorgebildet und ihren Geschäften voll gewachsen sind, als deren Thätigkeit bis in Kleinigkeiten hinein fortdauernd zu überwachen.

Die Folge der auf die volle Verantwortlichkeit gegründeten Vertrauensstellung der leitenden Beamten, im Zusammenhange mit der geradlinigen Organisation, ist eine grosse Einfachheit der Dienstgeschäfte, namentlich des Schriftwechsels und derjenigen Theile der Buch- und Rechnungsführung, welche der Kontrole dienen. Diesen Dingen wird in England nur insoweit Werth beigelegt, als sie für eine ordnungsmässige Geschäftsführung nöthig sind und dem praktischen Dienste, welcher überall voransteht, dienen.

Amerikanische Korrespondenz.

Halbjahrsversammlung des Betriebsdirektorenvereins.

In der Mitte Oktober d. J. in Newyork abgehaltenen Versammlung wurde u. a. beschlossen, mit Rücksicht auf die sehr bedeutenden Verzögerungen, welche hinsichtlich des Umlaufs der Güterwagen durch Lässigkeit der Versender bezw. Empfänger beim Be- und Entladen eintreten und zu einer schweren Last für die Verwaltungen werden, ein Komitee von 5 Mitgliedern zu ernennen, welches die Frage bezüglich der Wagenstrafmiethen und die Verbesserung der dieserhalb zur Zeit bestehenden Gepflogenheiten prüfen und über das Ergebniss dieser Erhebungen in der nächsten Halbjahrsversammlung berichten soll.

Das ständige Komitee für Transportwesen wurde beauftragt, die Zweckmässigkeit der Aufstellung einer gleichmässigen Transportgebühr für die in Nothfällen (Bahnunterbrechungen etc.) über Hilfslinien zu führenden Züge, sowie auch für Personenwagen, welche von einer Gesellschaft der anderen geliehen werden, in Erwägung zu ziehen.

Brüderschaft der Lokomotivführer.

Am 20. Oktober d. J. fand im städtischen Opernhause in Newyork die Eröffnungssitzung der Jahresversammlung dieses Vereins statt, welcher ausser zahlreichen Mitgliedern auch viele Eingeladene und Zuschauer beiwohnten. Derselbe stellt sich in entschiedenen Gegensatz zu dem Verein der Ritter der Arbeit (knights of labour), welcher mit rücksichtsloser Energie dahin strebt, die Arbeiter aller gewerblichen Zweige in den Vereinigten Staaten zu beherrschen und zu leiten.

Nach Eröffnung der Versammlung sprach Rever. D. Everett, Hauptkaplan der Brüderschaft, das Gebet, worauf der Bürgermeister von Newyork, Grace, Namens der Stadt und der Gouverneur des Staats Newjersey, Abbat, die Versammlung begrüsste.

In der demnächstigen Anrede des Hauptingenieurs Arthur hob derselbe hervor, dass der Verein und seine Leiter wegen ihres konservativen Verhaltens und ihrer entschiedenen Weigerung, mit anderen Arbeitervereinigungen gemeinsame Sache zu machen, vielfach verdächtigt seien. Eine tüchtige Arbeiterverbindung habe ihre Vorzüge, aber es sei sehr zweifelhaft, ob eine ungleichartige Masse von, verschiedenen Fächern angehörigen Menschen geeignet wäre, eine Organisation zu bilden und zu erhalten, welche der Allgemeinheit nützen und allen gleiche Gerechtigkeit schaffen könne. So lange die Brüderschaft noch anderes zu thun habe, könne sie sich für Dinge, die ihrem Zwecke fremd seien, nicht interessiren. Sie könne keine gemeinsamen Bestrebungen haben mit einer Klasse von Leuten, welche sich auf den Grundsatz: „Macht geht vor Recht“ und „der Reiche schuldet dem Armen Lebensunterhalt“ stützen. Zwischen Kapital und Arbeit bestehe ein Gegensatz nicht; ein solcher werde dagegen nie aufhören zwischen Arbeit und Trägheit. Die meisten Menschen von mässiger Lebensweise sind Kapitalisten, wenn auch oft nur in geringem Masse. Der Redner drückte weiterhin den Wunsch aus, dass der Lebensversicherungssatz der Brüderschaft bis auf 3000 D. statt wie bis jetzt auf 1 500 D. zugelassen werden möge. (Versichert sind

bis jetzt 4 444 Mitglieder; gezahlt wurden im abgelaufenen Rechnungsjahr in 78 Fällen zusammen 230 000 D.) Bei Erwähnung der Arbeiterbewegungen während der letzten 6 Monate sprach der Redner die Hoffnung aus, dass sich die Sache zum Guten wenden werde; auf beiden Seiten sei schiedsrichterliche Entscheidung erwünscht. Die Brüderschaft sei bei allen Bewegungen im Pacificbahnengebiet den Drohungen und Versprechungen der Arbeitsritter gegenüber fest geblieben, und die Bahngesellschaften hätten die Ueberzeugung gewonnen, dass die mit der Brüderschaft geschlossenen Verträge gehalten würden. Mässigkeit, Versöhnlichkeit und Schiedsspruch müssten als Regeln im Verkehr zwischen Arbeitsgebern und Arbeitsnehmern gelten.

Die Geschäftssitzungen, welche statutenmässig bei geschlossenen Thüren gehalten werden, sollen etwa 10 Tage dauern.

Karrière der oberen Eisenbahnbeamten.

Die „Railr. Gaz." hat in jeder ihrer Nummern eine Abtheilung: „Personalien", aus welcher häufig ersichtlich ist, wie ausserordentlich wechselvoll und vielseitig die Laufbahn Amerikanischer Verwaltungs-Eisenbahnbeamten sich oft gestaltet. Derartige Beispiele sind folgende:

Mr. D. B. Robinson, früher Generalmanager der Mexikanischen Centralbahn und während des letzten Jahres Generalmanager der Atlantic und Pacificeisenbahn, hatte diese Stelle aufgegeben, um eine gleiche bei der neuen Colorado Midland Eisenbahn zu übernehmen.

Ehe er nach Mexiko ging, war Mr. Robinson General-Superintendent der Neworleans, Mobile und Texasbahn, nachdem er zuvor bei der Central Pacific bezw. der Central Vermontbahn angestellt gewesen war.

Mr. John F. Barnard, der neue Präsident der Ohio und Mississippi-Eisenbahngesellschaft, war ursprünglich Civilingenieur und begann seine Laufbahn als Assistent auf dem Portland-Ende der Grand Trunk Eisenbahn. Nach zehnjähriger Beschäftigung in dieser Stellung war er 4 Jahre lang als Oberingenieur der Carrillon und Grenvillebahn in Kanada thätig. Im Jahre 1869 ging er nach Missouri als Oberingenieur der Missouri Valley Eisenbahn und, als diese Bahn mit der Kansas City, St. Joseph und Councilbahn verschmolzen wurde, erhielt er die gleiche Stellung bei diesen vereinigten Bahnen, zu welchen er auch, nachdem er die im Jahre 1872 erhaltene Stelle als Chefingenieur und Superintendent der St. Joseph und Denver Cityeisenbahn nach einem Jahre aufgegeben hatte, nach Ernennung zum General-Superintendent, zurückkehrte. Diese Stellung behielt er, bis er im Jahre 1884 zum Generalmanager der Hannibal und St. Josepheisenbahn gewählt wurde.

Mr. Thomas M. Carnegie, welcher am 19. Oktober dieses Jahres auf seiner Besitzung Homewood, Pa., nach kurzer Krankheit verstorben ist, hatte, ebensowohl wie sein Bruder Andrew, eine bemerkenswerthe Laufbahn. In niederen Verhältnissen zu Dumferline in Schottland im Jahre 1843 geboren und 1847 nach Amerika gekommen, wurde er in jungen Jahren zuerst in der Telegraphenabtheilung der Pensylvania-Eisenbahngesellschaft, in welcher sein Bruder Andrew früher beschäftigt gewesen war, angenommen und bildete sich dort nach und nach zu einem erfahrenen Sachverständigen aus. Im Jahre 1860, also im Alter von noch nicht 18 Jahren, trat er in ein Gesellschaftsverhältniss mit Andrew Klomann & Henry Philipps jr. behufs Betreibung einer kleinen Eisenhütte in Pittsburgh. Diese Firma verband sich später mit einem andern Eisenwerke zu der Firma: „Union Iron Mills", welche 1871 den ersten Lucy Hochofen in Pittsburgh erbaute und 1873 Theilhaberin der Edgar Thomsonschen Stahlwerke wurde. Demnächst erfolgte die Vereinigung der genannten Werke mit mehreren anderen ähnlichen und mit Eisenerzgruben zu einer neuen grossen Gesellschaft, genannt: Carnegie Brothers & Co., deren Vorsitzender Thomas M. Carnegie wurde und bis zu seinem Tode blieb. Auch bei mehreren anderen grossen Geschäften war er als Mitbesitzer oder als Direktor betheiligt. Bei seinem Tode belief sich sein Vermögen auf 2 000 000 D.

Arbeitseinstellungen.

Am 13. Oktober d. J. stellten sämmtliche bei den Bahnen in Minneapolis beschäftigten Weichensteller, nachdem die verlangte Lohnerhöhung von etwa 10 pCt. abgelehnt war, die Arbeit ein. Infolge dessen und da die Strikenden das Feuer der Rangirmaschine löschten und die Einstellung von Ersatzleuten hinderten, ruhte der Güterverkehr zeitweise vollständig. Am 16. Oktober d. J. folgten die in den Bahnhöfen der gegenüberliegenden Stadt St. Paul beschäftigten Weichensteller diesem Beispiele, jedoch in einer ruhigeren Weise, indem sie von Thätlichkeiten Abstand nahmen und sich darauf beschränkten, durch Ueberredung die neu eingestellten Leute zu bestimmen, die Arbeit zu verlassen. Den Gesellschaften gelang es gleichwohl, einzelne Güterzüge fortzuschaffen. Am 18. Oktober baten sie jedoch die Behörden um polizeilichen Schutz und bereiteten die Wiederaufnahme des Verkehrs in grösserem Umfange vor. Am 19. Oktober erliess der Mayor von Minneapolis eine Bekanntmachung, in welcher er alle Betheiligten ermahnte, Frieden zu halten und die Streitigkeiten Schiedsgerichten zu unterwerfen. Hierauf erklärte jedoch der Generaldirektor Miller von der Chicago, Milwaukee und St. Paul Eisenbahngesellschaft, dass seine Gesellschaft sich auf eine schiedsgerichtliche Entscheidung nicht einlassen können. Die Bahnen bestanden auf ihrem Recht, von der Polizei beschützt zu werden und neue Leute einzustellen und erreichten es thatsächlich, dass am 23. Oktober die Arbeitseinstellung als beendet anzusehen war. Ein Theil der Leute unterwarf sich den Bedingungen der Gesellschaften und kehrte zum Dienst zurück, während die wenigen übrigen durch neue Arbeiter ersetzt wurden.

Auch in Louisville, Kentuky, stellten die Weichensteller der Louisville und Nahsville Bahnhöfe am 21. Oktober unter Forderung einer Lohnerhöhung die Arbeit ein und ihnen gesellte sich ein Theil der Bremser zu, sodass die Güterzüge nicht abgelassen werden konnten und die Bahnhöfe überfüllt wurden. Infolge einer am 23. Oktober zwischen den Strikenden und den Oberbeamten der Bahn getroffenen Vereinbarung wurde den Weichenstellern eine Zulage von 25 Cts. für den Tag und den Bremsern die Bezahlung nach Massgabe ihrer Fahrten mit einem Höchstbetrage von 2 Cts. für die Meile bewilligt. Diese Löhnungsweise der Bremser soll auf alle Linien der Gesellschaft ausgedehnt werden. Die Arbeit wurde auf Grund dieser Vereinbarung wieder aufgenommen.

(„Railr. Gaz.")

Präjudizien.

v. O. **Kommunalbesteuerung der Eisenbahnen.** Thatbestand: Der Magistrat zu Myslowitz hatte die Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien wegen ihres Gewerbebetriebes als Frachtführerin von der Landesgrenze bis nach Myslowitz, in welchem Orte sie seiner Ansicht nach eine Betriebsstätte besitzt, zur dortigen Kommunalsteuer pro 1885/86 veranlagt. Letztere erhob Einspruch, wurde jedoch vom Magistrate abgewiesen, weil dieselbe, obgleich sie von der Landesgrenze aus bis Myslowitz die Gleise der Oberschlesischen Bahn und die Bahnhofsgebäude derselben daselbst vertragsmässig mitbenutzt, doch in letztgedachtem Orte eine separate Fracht- und Personenbeförderung für ihre eigene Rechnung bewirkt, daher dort einen selbständigen Gewerbebetrieb ausübt. Sie klagte infolge dessen auf Freilassung von der veranlagten Steuer gegen den Magistrat, indem sie zur Begründung anführte: Nach dem von ihr mit der Oberschlesischen Bahn abgeschlossenen Vertrage finde der Betrieb auf der Strecke von Myslowitz bis zur Landesgrenze namens und für Rechnung der letzteren statt und habe diese ihr nur die Mitbenutzung des Bahnhofes in M. eingeräumt; auf dieser Strecke sei das Unternehmen ein Preussisches, mithin betreibe sie daselbst nicht selbständig das Frachtführergewerbe. Beklagter wendete hiergegen ein, dass Klägerin auf der gedachten Strecke das Frachtführergewerbe selbständig betreibe, da sie in Myslowitz ihre besondere Buch- und Rechnungsführung habe, wobei es gleichgültig sei, dass dieselbe durch Beamte der Oberschlesischen Bahn mitbewirkt werde. Der Bezirksausschuss zu Oppeln erkannte auf Klageabweisung mit der Begründung: der Gewerbebetrieb einer Eisenbahn vollzieht sich an den Eisenbahnstationen; Gewerbe ist jede erwerbende Thätigkeit; der Gewerbebetrieb einer Eisenbahn besteht in der Fracht- und Personenbeförderung; eine solche findet auf der Station Myslowitz seitens der Klägerin unter Benutzung des dortigen Bahnhofes und der Gleise der Oberschlesischen Bahn für eigene Rechnung statt, denn es findet hierüber eine besondere Buchführung zum Theil durch eigene Beamte statt. Auf die Revision der Klägerin erkannte das Ober-Verwaltungsgericht zu Berlin, dass die Vorentscheidung aufzuheben und Beklagter nicht für befugt zu erachten, die Klägerin pro 1885/86 zur Kommunalsteuer heranzuziehen. (Erk. des II. Senats des Oberverw.-Gerichts vom 16. November 1886; Preuss. Verw.-Bl. Beilage zu No. 9 Bd. VIII.)

v. O. **Haftpflicht. Berechnung der Entschädigungsrente des Verletzten.** Aus den Entscheidungsgründen: „Bei der Berechnung der Höhe der Entschädigungsrente, welche einem Verletzten nach dem Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 zu leisten ist, kann vom Richter die künftig regelmässig zu erwartende stetige Vermehrung des Arbeitsverdienstes des Verletzten, ohne Veränderung der Arbeitsmodalitäten — falls er nicht durch den Unfall seiner bisherigen Beschäftigung entzogen worden wäre, berücksichtigt werden, auch wenn der Verletzte einen rechtlichen Anspruch auf die künftige Erhöhung seines Verdienstes nicht gehabt hat. Auch kann für die nach ärztlichem Gutachten nothwendigen dauernden und regelmässigen künftigen Heilungskosten dem Verletzten eine fortlaufende

Rente zugebilligt werden, ausser den zu ersetzenden Kosten aller einzelnen Heilversuche, welche nach ärztlichem Gutachten dem Krankheitszustand des Verletzten entsprechen und bei der Feststellung der Jahresrente für die Heilungskosten keine Berücksichtigung gefunden haben. Zu den zu ersetzenden Heilungskosten gehören auch diejenigen Kosten, welche angemessen aufgewendet sind, um den dem Verletzten an seiner Gesundheit erwachsenden Schäden, insbesondere durch Besserung des Krankheitszustandes und durch Linderung von Schmerzen thunlichst zu beseitigen oder zu vermindern, wie beispielsweise Kosten des Umzuges nach einer dem Zustande des Verletzten besser entsprechenden Wohnung, die Kosten für Beschaffung eines Fahrstuhls und für Fahren in demselben u. dergl.“ (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 23. September 1886; Annal. des Versich.-Wesens 1886 Bd. XVII. S. 684.)

Litteratur.

Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874. In der durch die Beschlüsse des Bundesraths abgeänderten Fassung. Mit Erläuterungen von Carl Foerster (Flister). Berlin 1886; Franz Siemenroth, S.W. Wilhelmstrasse 25.

Die Absicht des Herrn Verfassers, ein Handbuch zu liefern, welches den gesammten Text des Betriebsreglements in seiner jetzigen Fassung durch wörtliche Wiedergabe der von den Deutschen Bahnverwaltungen erlassenen, zur Zeit gültigen Spezialbestimmungen ergänzt und in knapper Form für den praktischen Gebrauch des Eisenbahnbeamten und des Handelsstandes erläutert, darf durch das vorliegende Buch als erfüllt betrachtet werden. Dasselbe enthält in den, bereits äusserlich durch den Druck von den Bestimmungen des Betriebsreglements unterschiedenen, zahlreichen Sondervorschriften und Erläuterungen ein reiches belehrendes Material, welches im allgemeinen wohl geeignet erscheint, das Verständniss und die richtige Anwendung der gesetzlichen Grundlage für den Betrieb der Deutschen Eisenbahnen zu erleichtern. Im einzelnen werden dem aufmerksamen und sachkundigen Leser einige kleine Unkorrektheiten nicht entgehen, auf welche wir mit Rücksicht auf die Gesammtleistung jedoch keineswegs ein besonderes Gewicht zu legen geneigt sind. Beispielsweise ist auf S. 20 ein Erlass des Reichs-Eisenbahnamts vom 4. Dezember 1878 angeführt, nach welchem unter „Stationen“ auch Haltestellen mit einbegriffen sind; man vermisst hier einen Hinweis auf den Beschluss des Bundesrathes vom 28. Dezember 1885, nach welchem unter „Stationen“ Bahnhöfe, Haltestellen und Haltepunkte zu verstehen sind. Auf S. 21 heisst es: „Für den Abgang der Personenzüge sind die Stationsuhren (welche die Ortszeit anzeigen und die auch im Dunkeln erkennbar sein müssen) massgebend“; wir möchten es dahingestellt sein lassen, ob diese Auslegung die zutreffende ist, oder ob in dem vorliegenden Falle nicht die in den Stationsbüreaus vorhandenen Uhren gemeint sind, welche die Eisenbahnzeit zeigen. Die Erklärung auf S. 25: „Das Recht, unter den vorgeschriebenen Modalitäten während der Fahrt auf einer Zwischenstation auszusteigen, findet auf alle Arten von Billets Anwendung“, hätte wohl hinzugefügt werden müssen: „mit Ausnahme der für den Stadtverkehr der Berliner Stadtbahn ausgegebenen.“ Auf S. 52 vermisst man unter den Bestimmungen über die Desinfektion der Eisenbahnwagen den bezüglichen Erlass des Reichskanzlers vom 20. Juni d. J., durch welchen die mitgetheilte Bekanntmachung vom 6. Mai 1876 aufgehoben ist; vielleicht ist jedoch zur Zeit der Veröffentlichung jenes Erlasses die Drucklegung des Buches bereits so weit vorgeschritten gewesen, dass derselbe nicht mehr berücksichtigt werden konnte. Derartige Kleinigkeiten werden indessen den Nutzen, welchen das Werk stiften kann, schwerlich beeinträchtigen. Sehr erwünscht ist es u. a. auch, dass demselben ein Auszug aus dem Deutschen Handelsgesetzbuche beigegeben ist, soweit dasselbe für den vorliegenden Gegenstand in Frage kommt. K—e.

Kartenwerke.

Nietmann's Atlas der Eisenbahnen Mittel-Europas, umfassend: Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, die Niederlande, Frankreich, Italien und die Schweiz. In ca. 75 in Farbendruck ausgeführten Karten von W. Nietmann. Massstab 1 : 700 000. Komplett in ca. 10—12 Lieferungen à 1,50 M. 10. Auflage. I. Lieferung. Verlag von Karl Fr. Pfau in Leipzig.

Es liegt uns die erste Lieferung dieses, wie aus dem Prospekt der Verlagsbuchhandlung ersichtlich, bereits in 9. Auflage erschienenen Eisenbahnatlas vor, welcher nunmehr in 10. verbesserter Auflage in grösserem Format herausgegeben wird. Der letzten Lieferung jeder Abtheilung (je ein Land umfassend) soll ein dieselbe betreffendes Stationsverzeichniss beigegeben werden. Die Ausgabe der einzelnen Lieferungen erscheint in etwa monatlichen Zwischenräumen. Der ganze Atlas wird somit bis Ende des nächsten Jahres in seiner neuen Auflage vollständig vorliegen und im ganzen 15—18 M. kosten.

Die 5 Karten, welche in der ersten Lieferung geboten werden, sämmtlich die Französischen Eisenbahnen betreffend, sind recht sauber und korrekt ausgeführt. Besonders erfreulich ist die grosse Schrift, welche bei dem grossen Massstab, in welchem die Karte gezeichnet ist, gewählt werden konnte. Dieselbe lässt nicht nur die Namen der Haupt- und Anschlussstationen, sondern auch den Namen jeder Station klar hervortreten. Weniger befriedigt das Kolorit resp. die Farbenzusammenstellung. So z. B. ist das Grün, mit welchem das Bahnnetz der Französischen Westbahn angelegt ist, von dem Carminroth des anschliessenden Orléans-Bahnnetzes schwer zu unterscheiden. Soweit wir die uns vorliegenden Blätter prüfen konnten, haben wir das Bahnnetz fast durchweg richtig eingetragen gefunden. Aufgefallen ist uns in der Karte No. 39, dass die wichtige Staatsbahnlinie Château du Loir - Saumur, welche die Verbindung zwischen dem nördlichen und südlichen Staatsbahnnetz herstellt und seit 11. Juli 1886 eröffnet ist, als noch nicht in Betrieb gesetzt eingezeichnet ist, wie denn auch auf derselben Karte No. 39 die am 20. April d. J. eröffnete Lokalbahnlinie Barfleur-Valognes mit Zweigbahn nach Montebourg (im Gebiet der Westbahn) noch nicht als eröffnet aufgeführt wird. Frankreich soll, wie der Prospekt angibt, ca. 15 Karten in 3 Lieferungen umfassen und lässt die vorliegende erste Lieferung erwarten, dass die ganze Abtheilung recht empfehlenswerth sein wird. Wir behalten uns vor, nach dem vollständigen Erscheinen des Werks dasselbe spezieller zu besprechen.

Miszellen.

Ein Millionen-Postdiebstahl.

Ein selbst in der Geschichte des modernen Diebstahls ganz unerhörtes Verbrechen ist am 27. November begangen worden. Diebe schlichen sich auf der Strecke Ostende-Verviers in den Postwagen des internationalen Expresszugs London - Berlin-St. Petersburg-Warschau-Wien-Konstantinopel und entwendeten 22 Geldsäcke, enthaltend 150 Geldbriefe im vermuthlichen Werthe einer Million, und 41 Packete ungeschliffener Diamanten, welche von Newyork aus nach Warschau gesendet worden waren. Das Verbrechen ist mit einer bisher nicht dagewesenen Kühnheit und Schlauheit ausgeführt worden. Auf irgend einer Station der Strecke Ostende-Verviers, wie man glaubt, noch vor Brüssel, erbrachen die Diebe das Sicherheitsschloss, welches den Postwagen absperrt, und drangen auf diese Weise in den letztern ein. Sie müssen daselbst längere Zeit verblieben sein; denn die Ausführung des Diebstahls lässt auf eine unglaubliche Ruhe der Thäter schliessen. Dieselben nahmen blos deklarirte Werthsachen mit, liessen alle rekommandirten Briefe liegen und vernichteten die Verzeichnisse der gestohlenen Werthe. In einer nächsten Station stiegen sie wahrscheinlich aus und versperrten den Postwagen wieder mit einem Sicherheitsschloss, welches aber dem von der Belgischen Regierung angewendeten nur von ungefähr gleicht. Die gestohlenen Geldbriefe sind zumeist Sendungen Englischer Bankhäuser. Es scheint erwiesen, dass das Verbrechen ohne Mitwissen oder ohne unentschuldbaren Leichtsinn der Postbeamten unmöglich verübt werden konnte, da die Ausführung eine sehr lange Zeit erforderte, während welcher die Thäter gewiss nicht unbemerkt bleiben konnten. Auch die Wahl des Sonnabends als Tag der Ausführung beweist deutlich, dass die Verbrecher mit den Postverhältnissen sehr genau vertraut sind. Denn an diesem Tage sind die Geldsendungen aus England nach dem Kontinent besonders bedeutend — ein Umstand, welcher den Thätern sehr wohl bekannt gewesen sein muss. Bisher ist es noch nicht gelungen, den Thätern auf die Spur zu kommen, obwohl der Telegraph das Ereigniss nach allen Richtungen hin gemeldet hat. Offenbar hat man es mit einer internationalen Bande von besonderer Gefährlichkeit zu thun. Vor einem halben Jahre wurde in der Nähe von Calais der Versuch unternommen, den Postwagen des Expresszuges London-Paris zu berauben. Dieser Versuch misslang, ohne dass man der Thäter habhaft wurde. Offenbar sind es dieselben

Diebe, welche am 27. November den Postwagen des Zuges Ostende - Verviers plünderten. Dass aber so ungeheure Verbrechen am helllichten Tage begangen werden können, deutet darauf hin, dass der internationale Postdienst, sofern er Werthsachen betrifft, einer Reform dringend bedarf.

Nachschrift. Inzwischen sind, wie aus Brüssel gemeldet wird, die Diebe nunmehr sämmtlich in den Händen der Gerechtigkeit. Unmittelbar nach dem Diebstahle hatten sich in Ostende fünf Männer verdächtig gemacht, deren Spuren nach England führten. Der Englischen Polizei gelang es, die Verbrecher, die sich nach verschiedenen Orten begeben hatten, ausfindig zu machen und sie sammt und sonders festzunehmen. Auch die gestohlenen Diamantenpackete wurden bei Londoner Hehlern ausgeforscht und mit Beschlag belegt. Man hofft, in den Besitz der gesammten gestohlenen Gegenstände zu gelangen. Die Englischen Behörden haben sich bereit erklärt, die Millionendiebe an Belgien auszuliefern.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Grosshl. Badische Staatseisenbahnen. Die vom 15. Dezember l. J. ab gültigen Nachträge I zu den Gütertarifen Basel loco und Basel transit-Mittel- und Westschweiz werden dahin berichtigt, dass in der Aenderung der Bemerkungen die Eisenbahn Pont - Vallorbes gestrichen wird. (2549)

Karlsruhe, den 11. Dezember 1886.
Generaldirektion.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Druckfehlerberichtigung zu dem, seit 1. November 1886 gültigen Tarifhefte 1 für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern etc.

Hiermit werden für die nachfolgend bezeichneten Relationen richtig gestellte Frachtsätze bekannt gegeben u. zw.:

Von oder nach	Dolina		Wygoda	
	Spezialtarif 2		Spezialtarif 2	
	a	b	a	b
	pro 100 kg in Kreuzern			
	Seite 32		Seite 102	
Budapest-Fövámház	—	—	133.1	—
Budapest - Józsefváros	—	118.0	—	—
	Seite 128		Seite 152	
Budapest (Oe. U. St. E. G.)	121.6	120.6	—	—
Lugos	—	—	—	175.3
Szöregh	—	—	—	154.4
Vajtek	—	—	—	168.7
			Seite 239	
Sátonalja - Ujhely	—	—	—	83.3

Insofern hierdurch eine Erhöhung der bisherigen Frachtsätze eintritt, hat dieselbe erst vom 1. Februar 1887 an Geltung.

Wien, im Dezember 1886. (2550)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
zugleich Namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsverkehr. Der unterm 16. November d. J. angekündigte neue Verbandstarif Theil II Heft 1 und 2 wird am 1. Januar 1887 noch nicht zur Ausgabe gelangen, und es bleiben daher die bisherigen Frachtsätze vorläufig in Geltung. Die Veröffentlichung des anderweiten Einführungstages wird mit dem Bemerken vorbehalten, dass mit letzterm Termine und spätestens am 1. Februar 1887 die in unserer Bekanntmachung vom 16. November d. J. erwähnten Frachterhöhungen nebst der Aufhebung einzelner Frachtsätze in Kraft treten werden.

Dresden, den 11. Dezember 1886. (2551)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

2. Eröffnungen.

Eröffnung der Strecke Merseburg-Mücheln. Am 15. Dezember dieses Jahres wird die Neubaustrecke Merseburg-Mücheln mit den Zwischenstationen Niederbeuna, Frankleben, Wernsdorf, Neumark-Bedra, Lützkendorf sowie der Endstation Mücheln und dem Anschluss an die Station Merseburg eröffnet und zwar die Haltestellen Frankleben und Lützkendorf sowie die Station Mücheln für den Personen-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr und für die Abfertigung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, die Haltepunkte Neumark - Bedra, Niederbeuna und Wernsdorf dagegen nur für den Personen-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr.

Die genannte Strecke wird vom gleichen Tage ab dem zur unterzeichneten Verwaltung gehörigen Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Weissenfels unterstellt.

Für die neueröffnete Strecke kommen die Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874 und der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 sowie der Lokal-, Personen-, Güter- und Vieh- etc. Tarif für den Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt zur Anwendung. Tarife und Fahrplan für die neue Strecke werden besonders bekannt gegeben.

Erfurt, den 12. Dezember 1886. (2552)
Königliche Eisenbahndirektion.

Betriebseröffnung der Wilischthalbahn. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung des Königlichen Finanzministeriums vom 11. d. Mts., die Eröffnung des Betriebes auf der schmalspurigen Staatseisenbahn Wilischthal - Ehrenfriedersdorf nebst der Zweiglinie Herold-Thum am 15. d. Mts. betreffend, wird hierdurch zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass der Betrieb dieser Schmalspurbahnen nach den Vorschriften der unter dem 26. Juni 1878 bekannt gemachten Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 (Gesetz- und Verordnungsblatt 1878 S. 74) und nach Massgabe der Verordnung der Königlichen Ministerien des Innern und der Finanzen vom 15. April 1882, allgemeine Dienstvorschriften zur Sicherung des Betriebes der im Königreiche Sachsen gelegenen Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung betreffend (Ges.- u. Verordn.-Bl. 1882 S. 94) stattfinden wird.

Die Beförderung auf diesen Linien erfolgt nach den für die Sächsischen Staatseisenbahnen eingeführten Reglements und Spezialbestimmungen, sowie nach den für die bezeichneten Linien erlassenen besonderen Bestimmungen und Tarifen. Die letzteren sind bei den Güterexpeditionen zu dem Preise von 0,10 *M.* zu erlangen.

Die Tarife für die Personenbeförderung finden sich auf den Verkehrsstellen der betreffenden Linien ausgehängt.

Der Fahrplan wird durch Tekturen für den allgemeinen Fahrplan der Sächsischen Staatseisenbahnen vom 1. Oktober 1886 bekannt gemacht.

Dresden, am 11. Dezember 1886. (2553)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Schliessung der Haltestelle Daaden (Grünebach) und Eröffnung der Haltestelle Grünebach. Am 15. d. Mts. wird die an der Strecke Betzdorf-Giessen gelegene Haltestelle Daaden (Grünebach) für den Verkehr geschlossen und an deren Stelle die an der Zweigbahnstrecke Beetzdorf - Daaden gelegene Haltestelle Grünebach für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen eröffnet.

Die für den Verkehr mit der Haltestelle Daaden (Grünebach) bestehenden Frachtsätze kommen bis auf weiteres auch im Verkehre mit der neuen Haltestelle Grünebach zur Anwendung. Sendungen nach Grünebach müssen frankirt und dürfen mit Nachnahme nicht belastet werden; im Verkehr von Grünebach werden die Sendungen nur unfrankirt zur Beförderung angenommen.

Köln, den 10. Dezember 1886. (2554)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 98 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 15. Dezember 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

3. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 12. Dezember d. J. ab ist Nachtrag VIII zu dem diesseitigen **Lokal - Gütertarif** vom 1. Oktober 1881 ausgegeben, welcher Ermässigungen der Fracht für Chausseesteine ab Rübeland bezw. Elbingerode mit Gültigkeit bis 30. Juni 1887 und Tariftabellen zwischen Braunesumpf und Tanne enthält.

Auskunft über den Nachtrag wird auf allen diesseitigen Stationen und von unserer Kontrole ertheilt. (2555)

Blankenburg a/Harz, den 9. Dez. 1886.
Die Betriebsdirektion
der Halberstadt-Blankenburger
Eisenbahn.
A. Schneider.

Main - Neckarbahn. Zum diesseitigen Lokal-Gütertarife sowie dem Gütertarif mit den Stationen Mannheim (Bad. B.) und Sachsenhausen (Staatsbahn) tritt am 15. l. Mts. der III. Nachtrag in Kraft. Durch denselben gelangen unter anderm direkte Frachtsätze für den Verkehr mit Pfungstadt, gültig vom Tage der Eröffnung der Nebenbahn Eberstadt - Pfungstadt, zur Einführung. Der Nachtrag kann durch unsere Güterexpeditionen bezogen werden. (2556)

Darmstadt, den 6. Dezember 1886.
Direktion der Main-Neckarbahn.

Elbumschlags-Verkehr Ungarn-Dresden-Elbkai. Mit 1. Februar 1887 treten die im Tarife vom 1. September 1885 enthaltenen Frachtsätze für die Stationen der Budapest - Fünfkirchener Eisenbahn ausser Kraft.

Dresden, am 10. Dezember 1886. (2557)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Deutsch - Belgischer Güter - Verkehr. Das im Deutsch-Belgischen Güter-Tarif vom 1. Januar 1881 enthaltene Waaren-Verzeichniss zum Ausnahme-Tarif 13 für die Beförderung von Eisen und Stahl zum überseeischen Export über Antwerpen tr. wird aufgehoben und durch das nachstehende Verzeichniss ersetzt:

„Eisen- und Stahl, auch verzinkt und zwar:

1. Stab- und Façoneisen (Stahl) aller Art, als:
   Achs-, Band-, Flach-, Fenster-, Gitter-, Niet-, Quadrat-, Rund-, Schlosser-, Schnitt-, Stangen-, T- I- U- Winkel-, Zaineisen resp. Stahl; Hufstäbe;
2. Platten und Bleche, auch verzinnt (Weissblech);
3. Röhren, Säulen;
4. Brücken und andere Konstruktionstheile aus gewalzten Platten und Stäben;
5. Eisenbahnschienen, auch Flach-, Flügel-, Gruben- und Rollbahnschienen, sowie Schienenbefestigungsgegenstände, als:
   Laschen, Schienenstühle, Hacknägel, Muttern, Schraubenbolzen, Unterlagsplatten, Eisenbahnschwellen (Lang- und Querschwellen), Weichen und Weichentheile; auch Herzstücke, Herzspitzen und Kreuzungsstücke;
6. Bestandtheile von Eisenbahnlokomotiven und Eisenbahnwagen, folgende:
   Achsen, Achslagerkasten, rohe (Achsbüchsen), Achsgabeln (Achshalter), Bandagen, Bremstheile, auch Bremsklötze, Konsolen, Daumenwellen, Federstützen, Kuppelungsvorrichtungen, Bufferhülsen, Bufferkreuze, Bufferstangen, Räder und Rädertheile, Radsätze, Buffer-, Trag- und Zugfedern, sowie Zughaken; ferner Blöcke zum Auswalzen der Achsen, auch vorgeschmiedete oder vorgewalzte Stahlblöcke;
7. Eisen und Stahldraht, auch Drahtstifte in Packen, Körben, Kisten, Fässern oder Tonnen;
8. Façonstücke, grobe, über 100 kg Gewicht pro Stück, Roststäbe, sämmtlich unverpackt;
9. Nieten, Schrauben und Muttern für Schiffs- und Brückenbau.

Eisenbahnwagen-Obergestelle, zerlegte.

Roheisen, Rohstahleisen, Eisenluppen in Masseln (Broden) oder Prismen, Stahlkrüppel (Billets), Brucheisen (altes Eisen), alte Eisenmunition, alte Eisenbahnschienen, Eisen- und Stahlabfälle, Stahlbruch, Eisenfeile.

Soweit durch dieses neue Waaren-Verzeichniss Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Februar 1887 in Kraft."

Köln, den 15. Dezember 1886. (2558)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion Köln
(linksrheinische).

Für die **Beförderung von Zucker** (Raffinade und Sandzucker) in Wagenladungen von 10 000 kg von Prostken tr. nach Memel tritt, sofern der Zucker seewärts nach Russland exkl. Finnland wieder zur Ausfuhr gelangt, im Anschluss an die von der Russischen Südwestbahn in ihrem Lokalverkehr nach Prostken eingeführten ermässigten Tarife für Zucker mit sofortiger Gültigkeit ein ermässigter Ausnahmefrachtsatz in Höhe von 0,96 *M.* für 100 kg in Kraft.

Für den Exportnachweis gelten dieselben Vorschriften wie im Getreideverkehr von Russland.

Bromberg, den 11. Dezember 1886. (2559)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs 16 C. für Zinkblech im Tarifheft 1 und des Ausnahmetarifs 15 A und B für Glas etc. im Tarifheft 2 (ausgenommen die Frachtsätze für Pohl K. F. N. B.) und die Gültigkeit der für den ersteren eingeführten Kürzungsbeträge wird bis auf weiteres, längstens bis zum 31. Dezember 1887 verlängert. Die Ausnahmesätze für Zinkblech im Verkehr von Friedrichshütte, betragen jedoch ohne Kürzung fortan:

Nach Olmütz - K. F. N. B. u. M. S. C. B.	Nach Wien K. F. N. F. und Floridsdorf		
	a	b	c
bei Aufgabe als Stückgut	bei Aufgabe als Stückgut	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
2,35	2,56	2,05	2,00

Mark für 100 kg

Breslau, den 11. Dezember 1886. (2560)
Königliche Eisenbahndirektion.

In den Staatsbahntarifen Frankfurt a/M.-Hannover, Magdeburg und Oldenburg sind für Palmöl etc. anderweite Ausnahmefrachtsätze zur Einführung gekommen. Die betheiligten Güterexpeditionen ertheilen nähere Auskunft. (2561)

Frankfurt a/M., den 9. Dezember 1886.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Stettin - Schlesisch / Märkisch - Sächsischer Verband. Zwischen den Stationen Plagwitz-Lindenau, Weida, Wolfsgefärth, Zeitz und Zittau der Sächsischen Staatseisenbahn einerseits, und den Stationen Grünau, Letschin, Neu-Trebbin, Nieder-Schönweide (Johannisthal) und Grossbeeren des Direktionsbezirks Berlin bezw. Erfurt andererseits, treten am 10. d. Mts. neue ermässigte Frachtsätze in Kraft bezüglich welcher die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Dresden, den 9. Dezember 1886. (2562)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. Januar 1887 gelangt zum **Rumänisch-Deutschen Gütertarife** Theil II und III (Heft 1, 2 und 3) je ein neuer Nachtrag zur Einführung.

Die Nachträge enthalten:

Ergänzungen der Nomenklatur des Ausnahmetarifs 3 B (Eisen und Stahl), anderweite ermässigte sowie neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 9 für Zucker in Mengen von 5 000 und 10 000 kg, neue Ausnahmetarife für Wein und Spiritus in Mengen von 5 000 kg, einen neuen Ausnahmetarif für Knochen in Mengen von 10 000 kg von Stationen der Rumänischen Eisenbahnen nach Ratibor, Aufhebung von Frachtsätzen für die Stationen Hof, St. Egidien und Rottwerndorf der Sächsischen Staatsbahn sowie Ringelheim der ehemaligen Braunschweigischen Eisenbahn (mit Gültigkeit vom 15. Februar 1887), Aufnahme neuer Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau in den Tarif, sowie einige Berichtigungen.

Exemplare der Nachträge sind von den Verbandstationen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 7. Dezember 1886. (2563)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn-Verkehr Breslau-Erfurt. Die im Nachtrag IV zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verkehr enthaltenen Tarifkilometer für Trebnitz in Schlesien sind am 1. Dezember d. J., dem Tage der Eröffnung des Bahnhofs Trebnitz i/Schl., in Kraft getreten.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 11. Dezember 1886. (2564)
Königliche Eisenbahndirektion.

Soweit die im Nachtrag XI unter 2 zum Staatsbahntarif Frankfurt a/M.-Magdeburg enthaltenen Entfernungen höher sind, als solche gegenwärtig für dieselben Stationsverbindungen im Heft 1 des Mitteldeutschen Verbandstarifs bestehen, kommen erstere bis auf weiteres nicht zur Anwendung und hat die Frachtberechnung auf Grund der bisherigen Entfernungen zu erfolgen. (2565)

Frankfurt a/M., den 9. Dezember 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu den **Seehafen-Ausnahmetarifen des Westdeutschen Verbandes** und des **Preussisch-Oldenburgischen Staatsbahnverkehrs** vom 15. Mai 1886 sind zum 1. Januar 1887 bezw. sofort gültige Nachträge herausgegeben, enthaltend mehrfache Aenderungen und Ergänzungen.

Die Nachträge können in den Expeditionen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 7. Dezember 1886. (2566)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 10. d. Mts. ab werden die Stationen Pronsfeld, Bleialf, Walporzheim, Dernau, Mayschoss und Altenahr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) in den Gütertarif für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch)-Hannover** aufgenommen.

Die betheiligten Güterexpeditionen ertheilen nähere Auskunft.

Hannover, den 7. Dezember 1886. (2567)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Die bis zum 13./1. September cr. gültigen Frachtsätze für Getreide etc. von Stationen der Morschansk-Sysran und Rjaesan-Koslow Bahn sowie der Tarif für Weizenmehl von Stationen der Orenburger Bahn nach Danzig und Neufahrwasser werden bis auf weiteres prolongirt. Ferner kommen für Oelkuchensendungen (Samenpresslinge) von Stationen der Orel-Witebsk, Orel-Griasi, Griasi-Zarizyn, Koslow-Woronesch-Rostow und Liwny Bahn, sowie für Weizensendungen von Stationen der Griasi-Zarizyn und Koslow-Woronesch-Rostow Bahn in Wagenladungen à 610 Pud = 10 000 kg nach Danzig und Neufahrwasser die zur Zeit von diesen Stationen bestehenden Frachtsätze für Getreide etc. zur Anwendung.

Danzig, den 8. Dezember 1886. (2568 J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Der für **Rohtabaksendungen** von Mannheim nach Livorno-Marittima eingeführte ermässigte Frachtsatz von 52,66 Frcs. pro Tonne wird mit Ende dieses Jahres wieder ausser Kraft gesetzt.

Strassburg, den 8. Dezember 1886. (2569)
Die geschäftsführende Verwaltung für den Deutsch-Italienischen Verband,
Gotthardabtheilung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verbands-Kohlen-Verkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1886 ab werden die Stationen Heppenheim a. d. Wiese, Horchheim und Offstein der Worms-Offsteiner Eisenbahn in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. nach Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, und zwar bis auf weiteres mit den für die Station Worms zur Zeit bestehenden Frachtsätzen zuzüglich eines Zuschlags von

0,02 *M.* pro 100 kg bei Heppenheim a. d. Wiese,
0,01 „ pro 100 kg bei Horchheim
0,03 „ „ 100 „ „ Offstein

aufgenommen.

Köln, den 13. Dezember 1886. (2570)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Niederdeutscher Kohlenverkehr. Am 20. Dezember d. J. tritt je ein Nachtrag (III bezw VI) zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Wagenladungen von je 10 000 kg bezw. in Sendungen von mindestens 50 000 kg vom 1. Januar 1883 bezw. 1. Juli 1882 in Kraft, enthaltend u. a. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Gr. Pankow, Heiligengrabe, Pritzwalk und Wittstock der Prignitzer Eisenbahn, sowie Berichtigungen.

Exemplare der Nachträge sind bei den Güter-Expeditionen zu haben.

Köln, den 11. Dezember 1886. (2571)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Die im Heft III der Abtheilung F. des Gütertarifs vom 1. September 1883 für den vorbezeichneten Verband vorgesehenen Frachtsätze für den Verkehr der Station Holzminden mit Württembergischen Stationen sind inzwischen durch die bezüglichen Frachtsätze des Heftes 6 des Mitteldeutschen Verbands-Gütertarifs vom 1. März 1885 theilweise ersetzt und aufgehoben.

Im Verkehr zwischen Holzminden einerseits und den in das letztere Tarifheft nicht aufgenommenen Württembergischen Stationen andererseits findet vom 1. Februar k. J. ab eine direkte Abfertigung nicht mehr statt.

Köln, den 11. Dezember 1886. (2572)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Kohlenverkehr in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach Stationen des Direktionsbezirks Hannover. An Stelle und unter Aufhebung der bezüglichen Frachtsätze der Ausnahmetarife vom 1. Juli 1882 und 1. Juni 1883 treten am 1. Januar 1887 neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Kokes und Briquets in Sendungen von mindestens 50 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht im Verkehr von Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch), sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach folgenden Stationen des Eisenbahn-direktionsbezirks Hannover, und zwar:

a) nach Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Harburg und Vegesack (Grohn) für Sendungen zur überseeischen Ausfuhr oder zu Heizzwecken des See- und Flussschifffahrt-Betriebes,
b) nach Bremen, Bremerhaven, Burg-Lesum, Geestemünde, Harburg, Hittfeld und Vegesack (Grohn) für den Ortsverkehr,
c) nach Bardowiek, Bevensen, Bienenbüttel, Lüneburg, Radbruch, Stelle, Uelzen und Winsen

in Kraft.

Der unter a bezeichnete Ausnahmetarif enthält zugleich Frachtsätze für die Beförderung überseeischer Eisenerze auf sonst leer zurückgehenden Kohlenwagen von Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Harburg und Vegesack (Grohn) nach den Kohlen-Versandstationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch).

Die neuen Ausnahmetarife sind zu 20 ₰ das Stück bei den betreffenden Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 10. Dezember 1886. (2573)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Januar 1887 werden einige Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Galizische Linien) in den Ausnahmetarif 10 a und b (Eier) des Galizisch-Norddeutschen Eisenbahnverbandes, Heft 1, einbezogen.

Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den Verbandsstationen zu erfahren.

Breslau, den 7. Dezember 1886. (2574)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Tarifangelegenheit. Mit dem 1. Januar 1887 gelangt zu dem Lokalgütertarife der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn Theil II vom 1. August 18·3 ein Nachtrag VIII in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Erweiterung des Ausnahmetarifes II durch Einbeziehung ermässigter Frachtsätze zwischen Prag einerseits und Wien transit andererseits.
2. Neue Fassung des Ausnahmetarifes III.
3. Ausnahmetarif IV für Borstenvieh in Wagenladungen, sammt Gebühren-Berechnungstabelle und Stationstarifen für Jedlesee und Wien (loco und transit).
4. Neue Fassung des Ausnahmetarifes XI.
5. Einführung des Ausnahmetarifes XII für Spiritus in vollen Wagenladungen.
6. Einführung des Ausnahmetarifes XIII für Werk- und Nutzholz, Eisenbahnschwellen, Borke und Lohe.
7. Einführung des Ausnahmetarifes XIV für den Transport von Hornvieh in Wagenladungen, sammt Gebühren-Berechnungstabelle und Stationstarifen für einige Relationen.
8. Einführung des Ausnahmetarifes XV für den Transport von Umzugseffekten in Möbelwagen verladen.
9. Neue Bestimmungen betreffend Gebührenberechnung für Transporte, welche in Jedlesee auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn übergehen, bezw. von derselben anlangen.
10. Eröffnung der Station Kojetitz für den allgemeinen Güterverkehr.
11. Druckfehlerberichtigung.
12. Anhang, enthaltend das Verzeichniss der Frachtbegünstigungen für einzelne Artikel.

Exemplare dieses Nachtrages liegen in den gesellschaftlichen Stationen zur Einsicht auf, und können daselbst oder von der unterzeichneten Verwaltung bezogen werden.

Wien, im Dezember 1886. (2575)
Die Centralverwaltung.

K. K. priv. Oesterr. Nordwest- und Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn. Für Frachtgüter der Klassen I, II, A, und B, sowie der Spezialtarife 1 und 2 (gemäss Oesterr. Waarenklassifikation) von Tannwald nach Reichenberg und vice versa, welche nachweislich von Morchenstern herstammen, bezw. für Morchenstern bestimmt sind, wird vom 1. Januar 1887 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1887, unter den im Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie angeführten Bedingungen, ein Nachlass von drei Kreuzer Oest. Währ. von den offiziellen Lokalfrachtsätzen im Refaktiewege gewährt.

Wien, am 7. Dezember 1886. (2576)
Die Betriebsdirektion.

Oesterreichisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. Ausgabe von Aufnahmescheinen für Güter nach Russland, welche in Krakau, Podwoloczyska oder Brody zur Reexpedition gelangen. Vom 1. Januar n. St. 1887 ab werden für solche Sendungen nach Russland, welche auf Grund der im Tarife für den rubrizirten Verkehr auf Seite 26—27 sub F. Besondere Begünstigungen enthaltenen Bestimmungen ad P. 3 in den Stationen Krakau, Podwoloczyska und Brody der Reexpedition unterzogen werden, ausser den Duplikat-Frachtbriefen (vide § 50 P. 1. b der Zusatzbestimmungen) auch Aufnahmescheine zum Zwecke der Vorlage für die Liquidirung der Frachtdifferenzen an die Parteien ausgefolgt.

Diese Bestimmung wird in dem nächsten zur Ausgabe gelangenden Nachtrage aufgenommen werden.

Wien, den 6. Dezember 1886. (2577)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

Oesterreichisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. Wiedereinführung der Reexpedition für Getreide- etc. Transporte von den Stationen Sokal transit, Krystynopol transit und Rawa ruska transit.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar n. St. 1887 wird die im Centralblatt No. 117 vom 9. Oktober und in der Deutschen Vereinszeitung No. 80 vom 13. Oktober a. c. publizirte Kundmachung, betreffend die Beschränkung der Anwendung der Getreide- etc. Frachtsätze ab Sokal trans., Krystynopol trans. und Rawa ruska trans. im Oesterreichisch - Südwestrussischen Grenzverkehr dahin modifizirt, dass Punkt 2 genannter Kundmachung eliminirt und die einmalige Reexpedition der Getreidetransporte im Verkehr mit obbezeichneten Stationen im Sinne des Punktes VI der „besonderen Bestimmungen" des Ausnahmetarifes für Getreide etc. vom 1. Mai n. St. 1886 wieder gestattet wird.

Wien, den 5. Dezember 1886. (2578)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Verband Thüringischer Bahnen. Mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Neubaustrecke Merseburg-Mücheln tritt zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verbande Thüringischer Bahnen der Nachtrag XXII, ferner zu den Tariftabellen für die Beförderung von Personen auf Retourbillets im Lokal- und direkten Verkehr des Direktionsbezirks Erfurt und der Thüringer Verbandsbahnen der Nachtrag III in Kraft, enthaltend die Fahrpreise und Gepäcktaxen für den Verkehr mit den Stationen der genannten Strecke.

Näheres durch die Billetexpeditionen.

Erfurt, den 9. Dezember 1886. (2579)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Tarifangelegenheit. Am 1. Januar 1887 tritt ein neuer Tarif für den Ostdeutsch - Oesterreichischen Personenverkehr via Seidenberg, Liebau und Mittelwalde in Wirksamkeit, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 20. Juli 1883 sammt Nachträgen I — IV aufgehoben wird.

Derselbe enthält direkte Fahrpreise zwischen Stationen der Bezirke der Kön. Eisenbahndirektionen Berlin und Breslau einerseits und Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, der priv. Oesterr.-Ung. Staats-Eisenbahngesellschaft, der K. K. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn, der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn andererseits.

Wien, am 7. Dezember 1886. (2580)
Die Centralverwaltung.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn. Mit 1. Januar 1887 tritt zum Personentarife der K. K. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn der Nachtrag I in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Theilweise Aenderung der allgemeinen Bestimmungen für Tour- und Retourbillets,
2. Preise der für diverse Relationen neu eingeführten Tour- und Retourbillets,
3. theilweise Aenderung der allgemeinen Bestimmungen für Abonnementskarten,
4. Preise der für mehrere Relationen neu eingeführten Abonnementskarten in Packeten zu 20 Karten,
5. Einführung von Permanenzkarten,
6. Berichtigungen des Haupttarifes.

Wien, den 10. Dezember 1886. (2581)
Der Direktor für finanzielle, kommerzielle und Montanangelegenheiten.

Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn. Aufhebung der IV. Wagenklasse auf der Ungarischen Strecke. Die in der Strecke Legenye - Mihályi - Mezö - Laborcz für die Beförderung von Reisenden bisher bestandene Vierte Wagenklasse wird mit Genehmigung des hohen Königlich Ungarischen Kommunikationsministeriums mit 1. Januar 1887 gänzlich aufgehoben.

Wien, im Dezember 1886. (2582)
Die Direktion.

---

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Die Einlösung der am 2. Januar 1887 fälligen Zinsscheine der $4^1/_2$ und 4 pCt. Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft erfolgt vom Fälligkeitstage ab

bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg und der Königlichen Eisenbahn - Betriebkasse in Braunschweig

sowie

bei dem Bankhause Lehmann, Oppenheimer & Sohn in Braunschweig,

dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst. (2583)
Magdeburg, 8. Dezember 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Submissionen.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft. Rumänische Linien. Lieferung verschiedener Materialien. Die Lieferung des Bedarfes der Rumänischen Linien der Gesellschaft an hydraulischen Bindemitteln, Eisen-, Stahl- und Metallwaaren, Leinen-, Woll-, Posamentier- und Seilerwaaren, Wachstuch-Tapeten, Borst-, Kautschuk-, Leder- und Glaswaaren, Fetten, Fackeln, trocknenden Oelen und Lacken, Farbwaaren, Chemikalien u. a. für das Jahr 1887 wird im Offertwege vergeben.

Die Offerten sind mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte für verschiedene Materialien“ bei dem Comité dirigeant in Bukarest oder der Betriebsleitung in Jassy bis 27. Dezember 1886, 11 Uhr Vormittags einzubringen und ist an der Kassa einer dieser Stellen ein Vadium in der Höhe von 5 pCt. des Lieferungswerthes zu erlegen.

Bei Lieferungsbeträgen unter 4 000 Frcs. wird von dem Erlage des Vadiums abgesehen.

Die Verzeichnisse der zu liefernden Materialien, nebst den Bestimmungen für die Offertverhandlung, sowie die Lieferungsbedingnisse können bei der Materialverwaltung in Wien (I. Elisabethstrasse 9) oder in Lemberg, Bucarest und Jassy bezogen und daselbst auch die für mehrere Artikel aufgestellten Muster und Zeichnungen eingesehen werden.

Offerten, welche nach dem festgesetzten Termine eingebracht werden oder sonst den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Dezember 1886. (2584)
Der Verwaltungsrath.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 99. 1886.

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 18. Dezember 1886.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 15. Dezember 1886.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Ueber elektrische Akkumulatoren.

Mit Rücksicht auf die so sehr verschiedenartigen Meinungen über den Werth der Akkumulatoren für die elektrotechnische Praxis hat der verdienstvolle Redakteur der von dem elektrotechnischen Vereine herausgegebenen „Elektrotechnischen Zeitschrift", Herr Professor Dr. R. Rühlmann, sich veranlasst gesehen, dieser wichtigen Frage einen, in dem diesjährigen Oktoberhefte der genannten Zeitschrift veröffentlichten, ausführlichen Aufsatz zu widmen, welchem wir die nachfolgenden Angaben entnehmen.

Herr Rühlmann legt seinen Betrachtungen die Ansammlungsapparate der „Electric Power Storage Company" zu Grunde, welche nach seiner, auch während eines längeren Aufenthaltes in England gewonnenen Ueberzeugung nach mehrjähriger Erprobung in der Praxis allein die Abgabe eines zuverlässigen Urtheiles gestatten, und erklärt, dass dieselben hinsichtlich ihrer technischen Vollendung und ihrer Leistungen schwerlich von den bezüglichen Erzeugnissen anderer Fabriken übertroffen werden und in solchen Fällen, in welchen man die hohen Anschaffungskosten nicht zu scheuen braucht, unbedenklich zur Verwendung zu empfehlen seien.

Bezüglich der Beschreibung dieser Akkumulatoren verweisen wir auf die angegebene Quelle. — Unter den vielfachen praktischen Versuchen, welche mit denselben gemacht sind, heben wir die bereits seit 4 Jahren stattfindende elektrische Beleuchtung der auf der Strecke London-Brighton verkehrenden Züge hervor. Bei denselben befindet sich in der vorderen Hälfte des ersten Packwagens neben der Kabine des Zugführers ein schrankartiger Raum, in welchem eine kleine Brushmaschine untergebracht ist. Dieselbe wird vermittelst eines unter dem Wagen befindlichen Vorgeleges unmittelbar von der Axe der hinteren Räder des Wagens aus durch Riemenscheiben und Riemenverbindung in Umdrehung versetzt. Zu den Klemmen der Maschine sind parallel 86 Lampen zu 10 Kerzen und eine Akkumulatorenbatterie geschaltet. Ist der Zug in vollem Gange und Bedürfniss nach Licht vorhanden, so liefern die Dynamomaschine und die Akkumulatoren gleichzeitig den Strom von 90 Ampère, welchen die 86 bis 90 Lampen erfordern. Vermindert sich die Zuggeschwindigkeit unter eine gewisse Grenze, oder steht der Zug, so liefern die Akkumulatoren allein den für die Lampen erforderlichen Strom. Die Unterbrechung geschieht selbstthätig durch einen einfachen Apparat. Bei einer Fahrt am Tage ladet die Dynamomaschine die Akkumulatoren, und nur während des Passirens der zahlreichen Tunnel schaltet der Zugführer für diese kurze Zeit die Lampen ein. Geht der Zug rückwärts, so wird das für gewöhnlich thätige Bürstenpaar selbstthätig abgehoben und ein zweites Paar an die geänderte neutrale Zone angelegt. Während des vierjährigen Betriebes sind nur ganz wenige Platten erneuert worden und Störungen überhaupt nicht vorgekommen.

Mit Recht bemerkt Herr Rühlmann, dass eine elektrische Beleuchtungsanlage unvollkommen und unbequem ist, so lange man bei dem Gebrauche des Lichtes davon abhängig ist, ob der zum Betriebe der Dynamomaschine dienende Motor sich im Gange befindet oder nicht. Hat man jedoch die Akkumulatoren zu einer Zeit geladen, in welcher der Motor ohnehin in Thätigkeit ist oder sein Gang niemanden belästigt, so steht alsdann die Elektrizität ohne weiteres in den Akkumulatoren zur Verfügung, bis deren Ladung erschöpft ist.

Ebenso zutreffend erscheint auch die Bemerkung, dass man zur Bewegung von Strassenbahnwagen und sonstigen Fahrzeugen gewiss schon längst in ausgedehnterem Masse von den Akkumulatoren Gebrauch gemacht haben würde, wenn man bereits früher die Ueberzeugung hätte gewinnen können, dass es wirklich brauchbare Apparate dieser Art gibt, und dass ein solcher Betrieb ausser der Annehmlichkeit auch wirthschaftliche Vorzüge vor den bisher üblichen Einrichtungen darbietet.

Hinsichtlich der Kostenfrage stellt Herr Rühlmann einen Vergleich bei einer Beleuchtungsanlage für 35 Glühlampen an, welche das eine Mal durch eine Dynamomaschine allein, das andere Mal durch eine solche und eine Akkumulatorenbatterie zusammen, in beiden Fällen unter Anwendung eines Gasmotors, betrieben werden soll, und ermittelt die Anlagekosen im ersten Falle auf 5 500 ℳ, im zweiten auf 5 800 ℳ. Trotz der höheren Kosten im letzteren Falle ist der Betrieb mit den Akkumulatoren jedoch der wirthschaftlich günstigere, u. a. weil man wegen weniger Lampen, die vielleicht lange Zeit hindurch fort-

brennen müssen, während die übrigen Lampen nicht mehr gebraucht werden, alsdann nicht nöthig hat, Motor und Dynamomaschine im Gange zu erhalten. Für umfängliche Anlagen dürfte der hohe Preis der Akkumulatoren jedoch immerhin noch für lange Zeit ein wesentliches Hinderniss einer allgemeinen Anwendung derselben sein.

Eine Berechnung der Betriebskosten einer Beleuchtungseinrichtung mit Akkumulatoren hält Herr Rühlmann zunächst für zwecklos, weil bisher noch zuverlässige Anhaltspunkte dafür fehlen, welchen Prozentsatz des Anschaffungspreises man für die Abnutzung dieser Apparate jährlich in Rechnung zu stellen hat.

Die Entwickelung der Schwedischen Staatsbahnen.

Mit der Baugeschichte der Schwedischen Staatsbahnen ist unlösbar der Name des späteren Freiherrn Nils Ericson verknüpft. Als sich Schweden im Jahre 1852 zu dem Bau von Eisenbahnen entschlossen und der Reichstag des Jahres 1854, nachdem sich die im Jahre 1853 angeknüpften Verhandlungen mit Englischen Bauunternehmern, namentlich mit dem Erbauer der Schleswigschen und ersten Dänischen Bahnen Peto, wegen Herstellung einer Bahn von Göteborg nach Stockholm zerschlagen hatten, die erforderlichen Geldmittel zum Bau der Bahn auf Staatskosten bewilligt hatte, glaubte man keinem andern ein so wichtiges Unternehmen übertragen zu dürfen, als dem Oberst im mechanischen Korps der Flotte von Ericson, der erst kurz zuvor wegen der Verdienste, die er sich durch Anlegung neuer Schleusen im Trollhättakanal, sowie der Schleuse und Schiffsdocks in Stockholm, um sein Vaterland erworben hatte, geadelt war, und man brachte ihm ein solches Vertrauen entgegen, dass es ihm vollständig überlassen blieb, wie er die zur Verfügung gestellten Mittel zum Bau der Eisenbahnverbindung zwischen Stockholm einerseits, sowie Gothenburg und Malmö andererseits anzuwenden gedächte. Ericson waltete fast unumschränkt 7 Jahre lang seines Amtes. Im Anfang des Jahres 1856 begann er den Bau gleichzeitig in Malmö und Göteborg. Am 1. Dezember desselben Jahres wurden die ersten Staatsbahnstrecken*) eröffnet und zwar die 17 km lange Strecke Malmö-Lund und die 15 km lange Strecke Göteborg-Jonsered; auf letzterer Linie nahm der Bau schnelleren Fortgang als auf ersterer. Im nächsten Jahre wurde die Bahn von Jonsered bis Vargarda (52 km) weitergeführt und am 16/12. eröffnet. Am 5/10. 58 konnte die Bahn bis Falköping (47 km), am 1/9. 59 bis Töreboda (70 km) und am 1/8. 62 die Strecke von Töreboda über Laxa und Hallsberg bis Oerebro (100 km) dem Betriebe übergeben werden. Inzwischen hatte man im Jahre 1858 den Bau auch von Stockholm aus begonnen; bereits am Schlusse des Jahres waren die Arbeiten auf der Strecke bis Södertelje in vollem Gange, wurden im folgenden Jahre bis Katrineholm und 1860 bis Hallsberg in Angriff genommen, allein Tunnels, welche durch harte Granitberge gebohrt werden mussten, Felswände, denen der Raum für den Schienenweg durch Sprengung abgewonnen werden musste, Dämme, die in zahlreichen Seen aufzuschütten waren und meilenlange Wälder hinderten einen schnellen Baufortschritt, so dass die Bahn erst am 1/12. 60 von Stockholm bis Södertelje (36 km), alsdann am 1/6. 61 bis Jerna (11 km), am 1/10. 61 bis Gnesta (18 km), am 15/5. 62 bis Björnlunda (9 km) und am 1/8. 62 bis Sparreholm (21 km) in Betrieb genommen werden konnte; auch die 103 km lange Reststrecke von Sparreholm nach Hallsberg wurde noch in demselben Jahre und zwar am 4/11. dem Verkehr übergeben; Ende des Jahres 1862 war somit die ganze westliche Stammbahn von Stockholm über Hallsberg nach Göteborg im Betriebe. Im Jahre 1876 wurde noch von der zwischen Falköping und Töreboda gelegenen Station Sköfde aus eine Abzweigung nach der am Wetternsee liegenden Stadt Karlsborg (44 km) erbaut und am 27/7. eröffnet.

Der Bau der südlichen Stammbahn nach Malmö konnte nicht so schnell gefördert werden. Der Inbetriebnahme der Anfangsstrecke Malmö-Lund Ende des Jahres 1856 folgte am 23/12. 57 die Eröffnung der Weiterführung bis Oertofta (9 km), am 4/10. 58 bis Hör (28 km), am 18/7. 59 bis Sösdala (14 km); am 1/12. 60 bis Hessleholm (15 km), am 1/8. 62 bis Elmhult (51 km), am 1/12. desselben Jahres bis Liatorp (16 km), am 1/9. 63 bis Alfvesta (32 km), sowie im Jahre 1864 am 1/6. bis Lamhult (31 km), am 1/10. bis Sandsjö (39 km) und am 1/12. bis Nässjö (16 km). Inzwischen hatte man noch vor Vollendung der westlichen Stammbahn bereits im Jahre 1858 die Bauarbeiten in Falköping aufgenommen, um mit der vom Süden kommenden Bahnstrecke in Nässjö zusammenzutreffen.

Obgleich noch Ende 1858 die Erdarbeiten bis Mullsjö gediehen waren, so nahm die Weiterführung durch das Gebirge so bedeutende Zeit in Anspruch, dass der Unterbau bis Jönköping erst Ende 1861 fertiggestellt werden konnte; das Jahr 1862 brachte darauf am 4/11. die Eröffnung der Bahn bis Mullsjö (37 km). Nachdem alsdann im Jahre 1863 der Unterbau bis Nässjö weitergeführt, auch die 32 km lange Strecke bis Jönköping am 1/12. 63 dem Verkehre übergeben worden war, konnte am 1/12. 64 die 43 km lange Reststrecke Jönköping-Nässjö zugleich mit der von Süden kommenden Linie in Betrieb genommen werden, so dass Ende des Jahres 1864 die ganze südliche Stammbahn von Malmö bis Falköping eröffnet war.

Ericson hatte allerdings das Unternehmen, welches er ins Leben gerufen, nicht zum Abschluss bringen können; die Anlage des Dalslandskanals hatte seiner rastlosen Thätigkeit ein neues Feld eröffnet und seinen Rücktritt 1862 bedingt, nachdem er 1860 in Anerkennung seiner Verdienste in den Freiherrnstand erhoben war.

Aber auch nach seinem Scheiden von der Oberleitung wurde an dem Ausbau des Eisenbahnnetzes unermüdlich weitergearbeitet. Nachdem die Verbindung Stockholms mit Göteborg und Malmö hergestellt war, musste die Anlage eines Schienenweges nach dem Bruderstaate Norwegen in den Vordergrund treten. Ende 1863 wurde der Unterbau bereits bis Kristinehamn fertiggestellt und begann man dann 1864 auch hier wie bei den früheren Bahnanlagen den Bau von beiden Seiten. Am 4/11. 65 konnte die 7 km lange Strecke von Charlottenberg bis zur Reichsgrenze — wo sie an die von Lilleströmmen kommende, bis Kongsvinger bereits 1863, bis zur Grenze ebenfalls 1865 eröffnete Norwegische Staatsbahn Anschluss hat — in Betrieb genommen werden. Bis zum 2/12. 66 wurde die Bahn von Laxa bis Kristinehamn (61 km) vollendet, auch die Erdarbeiten auf der ganzen Strecke bis Ende des Jahres fertiggestellt, während 1867 am 11/10. die Strecke Charlottenberg-Arvika (34 km) eröffnet wurde. Die Inbetriebnahme der Weiterführung von Kristinehamn bis Karlstad (40 km) liess alsdann allerdings bis zum 1/10. 69 auf sich warten und erfolgte die Eröffnung des Bindeglieds Karlstad-Kil-Arvika nebst Flügelbahn Kil-Fryksta (zusammen 71 km) und somit die Vollendung der nordwestlichen Stammbahn erst am 19/6. 71.

Schon bei Beginn des Baues der Nordwestbahn hatte sich den leitenden Kreisen die Ueberzeugung aufgedrängt, dass die Verbindung Stockholms mit Malmö, dem ausser Stockholm und Göteborg wichtigsten Hafen- und Handelsplatz Schwedens, auf dem Umwege über Hallsberg, Laxa und Falköping eine zu zeitraubende sei und man fasste den Plan, östlich vom Wetternsee eine Verbindung herzustellen. Die zwischen Sparreholm und Hallsberg liegende Station Katrineholm wurde zum Ausgangspunkt derselben genommen und bereits Ende 1863 war der Unterbau bis Norrköping fertiggestellt, doch konnte die Lokomotive erst am 3/7. 66 bis dorthin (48 km von Katrineholm) verkehren. Mehrere Jahre blieb der Bau ausgesetzt; erst 1871 ging man von neuem an die Arbeiten und am 16/10. 72 konnte die Fortsetzung bis Linköping (47 km), am 22/10. 73 bis Boxholm (48 km) und am 30/9. 74 die Reststrecke der östlichen Stammbahn bis Nässjö (73 km) dem Betriebe übergeben werden, nachdem inzwischen am 15/12. 73 noch die 96 km lange Verbindung zwischen Hallsberg über Motala und der zwischen Linköping und Boxholm gelegenen Station Mjölby eröffnet worden war. Diese Strecke ist von einer Gesellschaft gebaut und erst vor wenigen Jahren verstaatlicht worden. Zugleich mit dem Bau der nordwestlichen war der Ausbau der von Stockholm über Upsala nach Ange führenden nördlichen Stammbahn im Jahre 1863 in Angriff genommen worden; manche Schwierigkeit, die den Bau verzögerte, musste erst überwunden werden, bis die Bahn am 19/9. 66 bis Upsala (65 km) mit den Mälardampfern in Wettbewerb treten konnte. Auch hier liess indess die Weiterführung mehrere Jahre auf sich warten, weil inzwischen die Anlage der 1863 begonnenen 4 km langen Stockholmer Verbindungsbahn von Stockholm Nordbahnhof nach dem im Stadttheil Södermalm gelegenen Bahnhofe der nach Süden führenden Linien ungeheure Anstrengungen und Kosten verursachte. Der Platz für den an Stelle des bisherigen Nordbahnhofs tretenden Centralbahnhof musste dem Mälarsee durch Zuschüttung abgerungen werden, zwei breite Arme des Mälarabflusses waren zu überbrücken und unter einem belebten Stadttheil musste der Weg für die Lokomotive durch den Felsen gesprengt werden. Nach Ueberwindung dieser Schwierigkeiten konnte die Verbindungsbahn 1869 für den Güterverkehr, doch erst am 19/7. 71 für den Gesammtverkehr in Betrieb genommen werden, alsdann wurden auch die Bauarbeiten der Fortsetzung von Upsala nach dem Norden zu wieder aufgenommen und so gefördert, dass noch Ende 1871 die Erdarbeiten bis Storvik fertiggestellt waren. Am 20/9. 73 wurde alsdann der Verkehr bis Krylbo (95 km), am 6/9. 75 bis Storvik (58 km), am 1/11. 76 bis Ockelbo (38 km), am 1/11. 77 bis Holmsveden (27 km), am 23/9. 78 bis Bollnäs (33 km), am 1/10. 79 bis Jerfsö (48 km), am

---

*) Die ersten Privatbahnstrecken waren bereits am 5. März 1856 eröffnet worden, und zwar die 18 km lange Strecke Nora-Ervalla und die 16 km lange Strecke Ervalla-Oerebro. Vergl. übrigens „Die Schwedischen Staatsbahnen im Jahre 1884“ in No. 56 des laufenden Jahrgangs dieser Zeitung.

15/9. 80 bis Ljusdal (15 km) und am 16/9. 81 bis Ange (104 km) eröffnet. Am 15/5. 82 wurde darauf die von der — 2 km von Stockholm gelegenen — Station Karlberg ausgehende Seitenbahn nach dem 6 km entfernten Värtan dem Betrieb übergeben.

Im Jahre 1885 beschloss man, die zwischen Holmsveden und Bollnäs gelegene Station Kilafors mit Stugsund an der Ostsee zu verbinden; am 15/12. 85 konnte die 18 km lange Strecke bis Bergvik und noch vor Juni d. J. die ebenso lange Reststrecke eröffnet werden.

Im Jahre 1874 hatte eine Gesellschaft von Sundsvall an der Ostsee aus eine 57 km lange schmalspurige Bahn nach Torpshammar eröffnet, das erste Glied einer Querbahn, welche die Ostsee mit dem nördlichen Eismeer zu verbinden bestimmt war. Indessen war es nöthig, dass sich der Staat des Ausbaues einer Linie annahm, die in den ersten Jahren keinen namhaften Ertrag zu versprechen schien. Nachdem die Verhandlungen mit Norwegen über den Bau der Anschlussstrecke von der Grenze bei Storlien nach Drontheim zu einem günstigen Ergebniss geführt hatten, mit den Arbeiten von Norwegischer Seite auch bereits 1875 vorgegangen war, wurde der Bau Schwedischerseits 1876 in Angriff genommen und so gefördert, dass am 1/10. 78 die 69 km lange Strecke Torpshammar-Ange-Bräcke fertiggestellt war, welcher die Eröffnung der Weiterführung bis Oestersund (71 km) am 1/12. 79 folgte. Nunmehr ging man auch mit den Bauarbeiten von der Grenze aus vor; am 17/10. 81 konnte alsdann die 119 km lange Strecke von der Grenze bis Frangsviken, am 12/12. desselben Jahres die Fortsetzung bis Nälden (15 km) und am 22/7. 82 das Bindeglied Nälden - Oestersund (32 km) in Betrieb genommen werden. Hierauf beschloss man, von Bräcke aus eine Seitenbahn nach Solleftea am Angerman-Fluss zu bauen; dieselbe wurde am 16/10. 83 bis Hassjö (67 km) und am 1/12. 84 bis Ragunda (13 km) eröffnet. Auf Grund eines Beschlusses des Reichstages von 1884 wurde alsdann die Bahn Sundsvall - Torpshammar angekauft und nachdem sie am 1/1. 85 in Staatsbetrieb übergegangen war, zu einer normalspurigen Bahn umgebaut, so dass sich seitdem keine schmalspurigen Strecken mehr im Staatsbetriebe befinden. Von den im Staatsbetriebe befindlichen Strecken sind bis jetzt lediglich die Linien Hallsberg-Mjölb und Sundsvall-Torpshammar nicht vom Staate gebaut, sondern später angekauft worden; im nächsten Jahrzehnt steht indessen bereits das Erlöschen verschiedener Konzessionen in Aussicht.

Wenn auch die ursprünglichen Bezeichnungen als westliche, südliche, nordwestliche, östliche und nördliche Stammbahn, sowie als Querbahn auch heute noch in Schweden üblich sind, so entsprechen dieselben doch nicht mehr der jetzigen Eintheilung des Staatsbahnnetzes; dasselbe zerfällt vielmehr zur Zeit in 6 Betriebsämter (Trafik-Distrikt).

Das 1. Betriebsamt umfasst die Linien Stockholm Südbahnhof-Hallsberg und Katrineholm-Nässjö, zusammen 414 km; das 2. die Linien Hallsberg-Sköfde-Falköping-Göteborg, Oerebro-Hallsberg - Mjölb, Sköfde - Karlsborg und Falköping - Nässjö, zusammen 536 km; das 3. die 268 km lange Strecke Malmö-Nässjö; das 4. die — nebst Zweigbahn Kil-Fryksta — 213 km lange Strecke Laxa-Grenze bei Charlottenberg; das 5. die Linie Stockholm Nordbahnhof-Karlberg-Kilafors-Bollnäs nebst der Stockholmer Verbindungsbahn, sowie den Abzweigungen Karlberg-Värtan und Kilafors-Stugsund, zusammen 362 km und das 6. Betriebsamt umfasst die Linien Bollnäs - Ange, Sundsvall-Ange-Bräcke-Grenze bei Storlien und die Abzweigung Bräcke-Ragunda, zusammen 610 km. Im ganzen unterstehen also der Generaldirektion (Trafik-Styrelsen) der Schwedischen Staatsbahnen 2403 km Eisenbahnen.

Aus dem Landes-Eisenbahnrath.

In der am 10. und 11. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des Landes - Eisenbahnraths, *) welcher am 26. November eine Ausschusssitzung vorangegangen war, wurde über zahlreiche Gegenstände verhandelt, die nach den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen seitens der Staats-Eisenbahnverwaltung dieser Körperschaft regelmässig zur Aeusserung vorgelegt werden. Von allgemeinerem Interesse auch für weitere Kreise waren vorzugsweise folgende drei Angelegenheiten.

1. In Bezug auf die Einführung von Ausnahme-Tarifen für Stückgüter in den Staatsbahn-Verkehr war von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten eine Vorlage eingegangen, welche ausführt: Den Königlichen Eisenbahn-Direktionen ist es nicht gelungen, für die einmüthige Durchführung der von dem Landes - Eisenbahnrathe befürworteten Ermässigung der Stückgutfracht für eine Reihe der wichtigsten Frachtartikel der Spezialtarife die übrigen Deutschen Eisenbahnverwaltungen zu gewinnen. Ihrem Antrage ist vielmehr von einer so grossen Anzahl Deutscher Staats- und Privat-Eisenbahnverwaltungen widersprochen worden, dass von der Einführung eines ermässigten Spezialtarifs für die bezeichneten Stückgüter auf allen Deutschen Bahnen im Anschluss an das einheitliche Güter-Tarifschema für jetzt abgesehen werden muss.*) Die Ermässigung der Stückgutfrachten für die in Rede stehenden wichtigen Frachtartikel würde nunmehr im Bereich der Preussischen Staatsbahnen und der sich etwa anschliessenden anderen Deutschen Bahnen durch Einführung eines entsprechenden Stückgut-Ausnahmetarifs ins Leben treten müssen. Die Aufstellung eines solchen Tarifs auf der Grundlage eines Strecken-Einheitssatzes von 8 Pf. für das Tonnenkilometer und der normalen Expeditionsgebühr ist angeordnet. Bei den Berathungen des Landes - Eisenbahnraths über die diesseitige Vorlage, betreffend die Ermässigung der Stückgutfracht für einzelne wichtigere Frachtgegenstände, wurde der einmüthigen Durchführung dieser Massregel im Gesammtgebiet der Deutschen Eisenbahnen besondere Bedeutung beigemessen und der Ansicht Ausdruck gegeben, dass der Werth derselben bei Beschränkung auf die Preussischen Staatsbahnen nicht unwesentlich vermindert werde. Insbesondere ist die Befürchtung laut geworden, dass unter einer Beschränkung der Ermässigung auf die Norddeutschen Bahnen die Handelsinteressen von Frankfurt a. M. leiden könnten. Aehnliche Befürchtungen sind auch in anderen an den Grenzen des Staats-Eisenbahnnetzes belegenen Bezirken ausgesprochen. Mit Rücksicht hierauf wird Werth darauf gelegt, die gutachtliche Aeusserung des Landes-Eisenbahnraths darüber entgegen zu nehmen: ob die Einführung eines ermässigten Ausnahmetarifs für Stückgut der in der gutachtlichen Aeusserung vom 4. Dezember vorigen Jahres bezeichneten Frachtgegenstände auch nach der Ablehnung dieser Massregel seitens eines grossen Theils der Deutschen Eisenbahnen als ein dringendes Bedürfniss des öffentlichen Verkehrs anzuerkennen und ohne erhebliche Beeinträchtigung wichtiger wirthschaftlicher Interessen einzelner Landestheile für die Preussischen Staatsbahnen befürwortet wird.

Der Landes-Eisenbahnrath beschloss mit überwiegender Mehrheit die Frage in beiden Theilen zu bejahen und zu erklären, es erscheine indess sehr wünschenswerth, dass der Minister seine Bemühungen bei den übrigen Bahnverwaltungen des Reiches in Betreff des Beitritts zu den vorgeschlagenen Massregeln fortsetze und insbesondere den Beitritt der Reichsbahnen von Elsass-Lothringen veranlassen möge.

2. Sodann stand auf der Tagesordnung eine Vorlage, betreffend die Gewährung von Ausnahmetarifen für Getreide und Mühlenerzeugnisse von den Provinzen Ost- und Westpreussen, Posen und Schlesien nach Sachsen und Thüringen. Bekanntlich war schon vor längerer Zeit der Vorschlag gemacht, der Landwirthschaft unserer östlichen Gebiete durch Gewährung von Tarifermässigungen für die nach dem Westen der Monarchie gehenden Getreidesendungen zu Hilfe zu kommen.

Nach eingehenden Prüfungen hatten sich im vergangenen Jahre die Bezirks-Eisenbahnräthe in weit überwiegender Mehrzahl, und in seiner letzten Sitzung vom Juni d. J. auch der Landes-Eisenbahnrath — und zwar mit 30 gegen 7 Stimmen — gegen eine solche Massregel ausgesprochen, da es mindestens zweifelhaft sei, ob durch dieselbe der Landwirthschaft im Osten geholfen werde, während neben den Interessen der Mühlenindustrie und des Seehandels der Deutschen Hafenplätze überwiegende Interessen der Landwirthschaft in den mittleren und westlichen Provinzen derselben entgegenständen. Die neue Vorlage, in welcher Ausnahmetarife für ein beschränktes Gebiet angeregt wurden, hat einen wesentlich anderen Charakter. Sie hat jedoch die Befürwortung des Landes-Eisenbahnraths nicht

---

*) Die Sitzung fand im Sitzungssaale des Postdamer Bahnhofs unter dem Vorsitz des Herrn Ministerial - Direktor Brefeld statt. Als Vertreter des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten waren anwesend: Herr Geheimer Ober-Regierungsrath von der Leyen, Herr Geheimer Ober-Regierungsrath Fleck, Herr Geheimer Regierungsrath Höter, ferner war als Vertreter der Regierung anwesend Herr Geheimer Ober-Bergrath Freundt.

*) In seiner Sitzung vom 4. Dezember 1885 hatte der Landes-Eisenbahnrath eine dahin gehende Vorlage der Staats-Eisenbahnverwaltung befürwortet. Es war damals in Aussicht genommen, diese Ermässigung auf alle Deutschen Eisenbahnen auszudehnen, in welchem Falle dieselbe eine Aenderung des herrschenden Tarifsystems bedingte. Wenngleich sich die Mehrheit auf der am 24. September 1886 abgehaltenen Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen für diese Aenderung ausgesprochen hatte, waren doch nachträglich schriftlich so viele Stimmen der ausserpreussischen Staatsbahnen und einer grossen Zahl von Privatbahnen gegen diesen Beschluss abgegeben worden, dass derselbe abgelehnt war. Die von zahlreichen Kreisen unserer Industrie und Landwirthschaft gewünschte Frachtermässigung würde sich also nur in Form eines Ausnahmetarifs für die Preussischen Staatsbahnen durchführen lassen.

gefunden, wurde vielmehr ebenfalls mit grosser Majorität — mit 29 gegen 10 Stimmen — abgelehnt.

3. Von den Vertretern der Kokesanstalten und Fettkohlenzechen an der Ruhr war eine Herabsetzung der Frachten für Kokes von der Ruhr nach Frankreich beantwortet worden. Für die Ausfuhr von Ruhrkokes nach Frankreich kommen vorzugsweise die an den Stationen der Französischen Ostbahn belegenen Hochöfen in den Eisenbezirken von Nancy und Longwy in Betracht. Zu dem Bezirk von Longwy sind auch die bei Villerupt gelegenen, sowohl mit der Französischen Station gleichen Namens als auch mit der Station Deutsch-Oth der Reichseisenbahnen verbundenen Stationen gerechnet. Die beantragte Frachtermässigung beträgt 2,5 ℳ. für die Tonne. Nach Abzug derselben von den Deutschen Frachtantheilen — eine Betheilung der ausserdeutschen Bahnen an Ermässigungen würde ausgeschlossen sein — würden auf die Deutschen Eisenbahnstrecken, neben 60 ₰ Expeditionsgebühr für die Tonne, im Verkehr mit

Longwy . . . . noch 0,71 ₰ für das Tonnenkilometer
Deutsch-Oth . . „ 1,62 „ „ „ „
Pagny . . . . „ 1,52 „ „ „ „

entfallen. Der Ausschuss des Landes-Eisenbahnraths beschloss, zu empfehlen, den Antrag auf Gewährung von Frachtermässigungen für die Ausfuhr von Kokes nach Frankreich nicht zu befürworten.

Mit überwiegender Mehrheit — mit allen gegen eine Stimme — sprach sich dem entsprechend der Landes-Eisenbahnrath gegen die Gewährung von Frachtermässigungen für Kokessendungen zur Ausfuhr von dem Ruhrgebiete nach den an der Belgisch- und Deutsch-Französischen Grenze in Frankreich belegenen industriellen Werken aus. Die ablehnende Haltung gründet sich hauptsächlich auf der Erwägung, dass die Tarifherabsetzung eine bedeutende Schädigung anderweiter Interessen der inländischen Industrie zur Folge haben werde.

Ueber die Verhandlung, betreffend die weniger erheblichen Punkte der Tagesordnung wird folgendes dem „Berl. Aktionär“ und andern Berliner Blättern berichtet:

4. Von der Firma Kern & Co. zu Gleiwitz ist, um Absatzgebiete in überseeischen Ländern gewinnen zu können, bei der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau beantragt worden, für Drahtstifte, Springfedern, Nägel, Nieten und Ketten, welche dem Spezialtarif I angehören, sowie für Eisendraht des Spezialtarifs II im Verkehr von Gleiwitz nach den Elb- und Weserhäfen Ausnahmetarife auf der Grundlage derjenigen Einheitssätze einzuführen, auf welchen die Ausnahmetarife für die Ausfuhr der gleichartigen Rheinisch-Westfälischen Eisenwaaren für die Elb- und Weserhäfen beruhen; diese Einheitssätze betragen 2,8 ₰ für das Tonnenkilometer für Eisen des Spezialtarifs I und 2,2 ₰ für das Tonnenkilometer für Eisen des Spezialtarifs II, in beiden Fällen mit einer Expeditionsgebühr von 12 ₰ für 100 kg. Der Antrag wird von dem Ausschuss des Landes-Eisenbahnraths befürwortet, gleiches beschliesst der Landes-Eisenbahnrath selbst.

5. Die Portland-Cementfabrik Dyckerhoff & Söhne zu Amöneburg bei Bieberich am Rhein hat aus Anlass einer Erhöhung des Schweizerischen Eingangszolles für Cement beantragt, die Frachtsätze für die Beförderung dieses Artikels im Verkehr von Bieberich nach den Schweizerischen Uebergangsstationen um 16 ℳ. für die Wagenladung von 10 000 kg zu ermässigen. Der Landes-Eisenbahnrath beschliesst die Vertagung dieser Frage, um festzustellen, ob die Einführung dieses Tarifs auch für andere Stationen, und für welche, erforderlich ist.

6. Zur Erleichterung der überseeischen Ausfuhr von Stein- und Siedesalz aus den Salzwerken der Provinz Sachsen sind am 15. Juli 1886 für den Verkehr nach den Elb- und Weserhäfen, sowie nach Kiel Ausnahmetarife eingeführt worden, welche nur für Sendungen von 50 t gelten. Der Einheitssatz beträgt durchschnittlich 1,7 ₰ für die Tonne und das Kilometer nebst 3 ₰ Expeditionsgebühr für 100 kg. Unter Berufung auf diesen Ausnahmesatz hat die Aktiengesellschaft Georg Egestorff's Salzwerke zu Linden bei Hannover beantragt, die Frachtsätze für Salz im Verkehr von Linden nach den oben erwähnten Hafenplätzen auf derselben Grundlage zu berechnen, wie im Verkehr von Stassfurt. Die Königliche Eisenbahndirektion Hannover befürwortet für Linden im Verkehr mit den Elb- und Weserhäfen, sowie mit Kiel, soweit die jetzt geltenden Frachtsätze nicht billiger sind, diejenigen Gesammtfrachtsätze einzuführen, welche seit dem 15. Juli 1886 im Verkehr von Stassfurt nach den in Rede stehenden Hafenplätzen gelten, die gleiche Tarifmassnahme auch auf den Verkehr von Göttingen, Peine und Salzderhelden auszudehnen, dagegen die weitergehenden Anträge der Lindener Salzwerke abzulehnen. (Von der Königlichen Eisenbahndirektion wird demzufolge eine Ermässigung nur insoweit empfohlen, als die jetzigen Frachtsätze der Hannoverschen Salinen von den Ausnahmesätzen der Sächsischen Werke unterboten werden.) Der Ausschuss des Landes-Eisenbahnraths hält es (in Uebereinstimmung hiermit, unter Bezugnahme auf ähnliche Vorgänge bei Normirung der Eisenausfuhrtarife) nicht für nothwendig, dass den näher belegenen Werken überall die nämlichen Einheitssätze wie den entfernteren Salinen zugebilligt werden, erachtet vielmehr die Gewährung mindestens gleicher Gesammtsätze für ausreichend, um den Hannoverschen Salzwerken die Konkurrenz im Ausfuhrverkehr zu ermöglichen und beschliesst demgemäss. Der Landes-Eisenbahnrath beschliesst im Sinne des Ausschusses und ferner die Uebertragung der betreffenden Sätze auch auf die Stationen Lippstadt, Melle, Nenndorf, Oeynhausen, Salzkotten, Salzuflen, Sapendorf, Rothenfelde.

7. Der Geheime Kommerzienrath Stumm stellte folgenden Antrag: der Landes-Eisenbahnrath wolle die bestehenden Frachtermässigungen für Eisenstein bei Beförderung von dem Lahn-, Sieg- und Dillgebiete nach der Ruhr auch auf Transporte nach der Saar und Mosel befürworten. Von Grubenbesitzern des Lahngebietes war bei dem Königlichen Ministerium der folgende Antrag eingegangen: den für die Eisenerze von den Gruben der Lahn, Dill und Sieg nach den Hochöfen innerhalb dieser Bezirke und nach Westfalen beantragten Frachtsatz von 60 ₰ Expeditionsgebühr pro Tonne und einem Streckensatz von 1,5 ₰ pro Tonnenkilometer auch von den Gruben der Lahn nach der Saar, Mosel und Luxemburg zu bewilligen. In der Sitzung des Ausschusses des Landes-Eisenbahnraths wurde von dem Vertreter des Herrn Ministers darauf hingewiesen, dass die vorstehenden Anträge bezwecken, den Eisenwerken an der Saar und Mosel den Bezug manganhaltiger Eisenerze von der Lahn zu erleichtern. Die Gewinnung solcher Erze sei in Preussen überhaupt, ebenso auch an der Lahn, verhältnissmässig nur gering, und habe es für dieselben, soweit der Abtheilung für Berg- und Hüttenwesen bekannt, weniger an Absatz gefehlt. Dass der Bezug von Rotheisenstein, der Hauptmasse der Bergwerksproduktion an der Lahn, nach der Saar und Mosel sich wieder mehren werde, sei bei der gegenwärtigen technischen Betriebsweise der dortigen Eisen- und Stahlwerke und bei der Nähe der billigen Minetteerze nicht wahrscheinlich. Der Ausschuss des Landes-Eisenbahnraths empfiehlt, den Antrag des Herrn Stumm nicht zu befürworten. Der Landes-Eisenbahnrath vertagte die Berathung über den Antrag Stumm und beschloss, den Minister zu bitten, den Antrag an die Bezirks-Eisenbahnräthe Köln, Frankfurt a/M. und Hannover zu verweisen.

Die Nachweisungen über die seit 24. Mai d. J. erfolgte Genehmigung von Ausnahmetarifen, sowie über die inzwischen erfolgte Aenderung des Eisenbahn-Betriebsreglements und endlich die dem Staatshaushaltsetat pro 1887/88 beizufügende Uebersicht der Normal-Transportgebühren für Personen und Güter wurden durch Kenntnissnahme erledigt.

Von der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen wurden vorberathen und der Beschlussnahme der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen folgende Abänderungsanträge zu den Tarifvorschriften und der Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs unterbreitet: a) Seitens der vormaligen Direktion der Braunschweigischen Eisenbahnen resp. der Zuckerraffinerien in Braunschweig, Halle a. d. S. und Magdeburg, von dem Komitee des Vereins Schlesischer Produzenten von weissem Zucker zu Breslau, sowie von dem Magistrat zu Magdeburg ist beantragt worden, die bestehenden Unterschiede in den Eisenbahnfrachtsätzen für Rohzucker und raffinirten Zucker im Inlandverkehr zu beseitigen, so dass die für den Export bereits bestehende Gleichheit der Tarifirung beider Zuckersorten auf den Inlandverkehr ausgedehnt wird.

Die ständige Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen hat sich in der Sitzung vom 25. und 27. September 1887 mit diesem Antrage beschäftigt und es wurde der Antrag auf Versetzung des raffinirten Zuckers in den Spezialtarif I von dem Ausschuss der Verkehrsinteressenten und von der Tarifkommission einstimmig abgelehnt. Der Ausschuss des Landes-Eisenbahnraths verkennt nicht, dass der zur Zeit bestehende Unterschied in den Eisenbahn-Frachtsätzen für Rohzucker und raffinirten Zucker den Interessen der in Norddeutschland eingesessenen Zuckerraffinerien nicht entspreche, glaubt indess, dass mit Rücksicht auf die grossen Verschiebungen in den Absatzverhältnissen, welche eine jetzt vorzunehmende Aenderung dieser seit Jahren bestehenden Tarife zur Folge haben würde, von einer Gleichstellung abgesehen werden muss und empfiehlt dem Landes-Eisenbahnrath, den Beschluss der ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten zu befürworten. Der Antrag des Ausschusses wurde angenommen. b) Zur Beseitigung hervorgetretener Zweifel, ob unter „Zucker aller Art zum Export“ des Spezialtarifs I auch Milchzucker zu verstehen ist, hat die ständige Tarifkommission und der Ausschuss der Verkehrsinteressenten in der Sitzung vom 25. und 27. September 1886 beschlossen, der betreffenden Position folgende Fassung zu geben: Zucker (Rüben- und Rohzucker) aller Art zum Export. Der Ausschuss des Landes-Eisenbahnraths empfiehlt Befürwortung des Beschlusses der ständigen Tarifkommission. c) Der Verein der Stärkefabrikanten Deutschlands hatte um die Versetzung des

Artikels „feuchte Stärke“ in den Spezialtarif III nachgesucht. Die ständige Tarifkommission und der Ausschuss der Verkehrsinteressenten hatte in der Sitzung vom 10. Juni 1886 beschlossen, den Antrag abzulehnen. Der Ausschuss des Landes-Eisenbahnraths empfiehlt Befürwortung des Beschlusses der ständigen Tarifkommission. Der Landes-Eisenbahnrath befürwortete den Anträgen des Ausschusses gemäss die Beschlüsse der ständigen Tarifkommission. Die ausserdem gefassten Beschlüsse sind von untergeordneter Bedeutung.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 5124 vom 15. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Statistik der Radreifenbrüche (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 5391 vom 11. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den Schluss der Jagd in Belgien (abgesandt am 14. d. Mts.).

No. 5454 vom 12. d. Mts. an die Mitglieder der Subkommission für die Revision des Vereins-Wagenregulativs; Begleitschreiben zu der Zusammenstellung der Anträge auf Abänderung der Fassung einzelner Bestimmungen des Vereins-Wagenregulativs (abgesandt am 14. d. Mts.).

No. 5462 vom 14. d. Mts. an dieselben, betreffend Uebersendung eines Nachtrags zu vorgedachter Zusammenstellung (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 5502 vom 15. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für das Vereins-Statut, betreffend Antrag auf Zurechnung schmalspuriger Strecken zu den Verein-Bahnstrecken (abgesandt am 16. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Dienstinstruktion und Dienstpraxis.

Unter dieser Ueberschrift wird im „C. f. E. u. D.“ No. 140 d. J. unter der Chiffre — m — das von uns (S. 1031 dieser Zeitung) abgedruckte Urtheil in der Mödlinger Katastrophe besprochen. Nach Ausführung des Einsenders wäre die Anklage des Staatsanwaltes, der Lokomotivführer sei sorglos gefahren und fielen ihm Handlungen und „Unterlassungen“ geradezu in noch höherem Grade zur Last, als dem (verurtheilten) Verkehrseleven u. s. w. weit richtiger, als das übrigens infolge der Nichtigkeitsbeschwerde des letzteren nicht rechtskräftig gewordene Urtheil. Zur Begründung dieser Ansicht wird folgendes ausgeführt: Die Bestimmung der Verkehrsinstruktion, dass ein Zug von der Station erst dann abgelassen werden dürfe, wenn dem in der Fahrtrichtung abgelassenen und vor der Distanzscheibe verweilt habenden Zuge die Einfahrt freigegeben werde — ist in manchen Lokalstationen an Sonn- und Feiertagen Abends, wo die Masse der Ausflügler innerhalb 1½ — 2 Stunden zurückbefördert sein will, deshalb unmöglich einzuhalten, weil die Verkehrssituation solcher Stationen, wo Züge umgesetzt werden müssen, um andere vorfahren zu lassen, so rasch wechselt, die Läutewerksignale der Glockenleitung und die Klingelwerke der Distanzsignale so vielfach ertönen, dass es ohne die Züge in ihrem Laufe aufzuhalten und erheblich zu verzögern, zu den physischen Unmöglichkeiten gehört, sich in diesen Fällen strenge an den Buchstaben der Instruktion zu halten. Im gegebenen Falle war ein Abweichen von der Instruktion geradezu geboten, ohne jedoch die Sicherheit zu gefährden, aber eines muss dabei vorausgesetzt, ja zur unabweislichen Bedingung gemacht werden: d a s z u v e r l ä s s i g e Z u s a m m e n w i r k e n a l l e r. Dem hat aber der erfahrene und durchaus nicht altersschwache Lokomotivführer nicht entsprochen, welcher diese Strecke jahrelang hindurch befahren hat, ihm konnte es nicht unbekannt sein, dass die Züge in rascher Aufeinanderfolge sich nähern und durch Unaufmerksamkeit der nachfahrende Zug den voranfahrenden in Gefahr bringen müsse und er kann daher nicht behaupten, dass, wenn er sein „Heiligthum“, wie er die Distanzsignalscheibe in ehrfurchtsvoller Scheu nennt, beobachtet und sich nach derselben gerichtet hat, er alles zur Sicherung seines Zuges gethan habe, er muss recht gut wissen, dass bei so dichtem Verkehr der vor ihm fahrende Zug das Schlusssignal trägt und dass das rothe Licht der d r e i Schlusssignallaternen viel intensiver leuchtet als das fahle grüne Licht der Distanzsignalscheibe; dazu kommt, dass das Richtungsverhältniss der Bahntrace an der gefährdeten Stelle eine unbehinderte Aussicht gewährt; es war ihm auch die Gepflogenheit bekannt, dass in Fällen des stärksten und dichtesten Verkehrs das Nichteinhalten der Vorschrift Regel ist. Er selbst war gewiss öfter, vor dem Distanzsignale aufgehalten, in die Station eingefahren, ohne dass erst ein Bote (laut Instruktion) zu ihm entsendet wurde. Er durfte daher nicht unbekümmert um das sein, was um ihn vorging, musste vielmehr die grösste Sorgfalt in der Fahrt und in der Beobachtung aller Signale, besonders des rothen Lichtes anwenden. — Dem möchten wir nur noch die eine Bemerkung hinzufügen, dass seine Freisprechung um so auffallender ist, als er ja von seinem Heizer auf die Gefahr wiederholt aufmerksam gemacht wurde, vielleicht eine momentane Sinnestäuschung (die übrigens gar nicht konstatirt wurde) allenfalls einen Milderungsumstand abgegeben hätte, dass aber seine Veranwortung, das Distanzsignal sei sein alleiniges „Heiligthum“, nicht dieses für ihn günstige Resultat nach sich ziehen durfte.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen.

Die vorstehenden Ausführungen lassen die unter dieser Ueberschrift (No. 91 S. 966 d. Ztg.) angeregte Nothwendigkeit der Besprechung und zwar nicht nur der Oberstgerichtlichen, sondern auch solcher Untergerichtlichen Entscheidungen als dringend nothwendig erscheinen, welche irrige Auffassungen bezüglich der Bau- und Betriebsvorschriften der Eisenbahnen nach sich ziehen könnten. Es wäre daher zu wünschen, dass der vom „P. Ll.“ gemeldete Antrag der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft angenommen werde, wonach die gemeinsame Direktorenkonferenz entscheiden möge, ob es nicht angezeigt wäre, auch in Oesterreich-Ungarn, wie dies bisher in Deutschland üblich ist, eine systematische Sammlung der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen anzulegen, welche bei den häufigen prinzipiellen Streitfragen beim Bauwesen, Reklamationsverfahren, Ersatzpflicht u. s. w. äusserst vortheilhafte Dienste leisten würde.

Ergänzungsbauten bezüglich der Ungarischen Station Fiume. Für diese Station der Königl. Ungarischen Staatsbahnen wurde eine Reihe von Ergänzungsbauten projektirt und hierüber dem Reichstage von der Regierung eine Vorlage unterbreitet. Dieselbe geht dahin, dass für diese sich als unaufschieblich erweisenden Bauten ein Nachtragskredit von 70 000 fl. gewährt, dann dass von dem für die Erweiterung und Umgestaltung der Donau-Draubahn bereits gewährten Kredit die Hälfte d. i. 100 000 fl., daher im ganzen für diese Bauten in Fiume 170 000 fl. verwendet werden dürfen.

Begründet wird dieser Vorschlag durch die Waarenanhäufung in Fiume während der Herbstzeit, welche die Anlegung weiterer Gleise und Magazine, dann Rekonstruktionen u. s. w. nothwendig macht. Andererseits aber sind die Arbeiten für die Umgestaltung der Donau-Draubahn im laufenden Jahre nicht so weit gediehen, dass der hierfür gewährte Kredit ganz aufgebraucht worden wäre, daher die Hälfte desselben für den dringenderen Bedarf in Fiume verwendet werden könnte.

Die Eröffnung der Oesterreichischen Landtage und die Strassenbahnen in Böhmen.

Nach Schluss der Delegationen wurden in Oesterreich die 17 Landtage eröffnet. In einigen sind bereits Eisenbahnangelegenheiten zur Sprache gekommen: Im Galizischen Landtage wurde von mehreren Abgeordneten der Antrag eingebracht: der Landtag erkläre, dass die Betriebsübergabe der Galizischen Transversalbahn an die Carl-Ludwigbahn für die wirthschaftlichen Interessen Galiziens nachtheilig wäre. Die Regierung werde aufgefordert, in Erwägung zu ziehen, ob es nicht angezeigt wäre, die Carl-Ludwigbahn nach Ablauf der Konzessionsdauer zu verstaatlichen.

Im Bukowinaer Landtage wurde in der Eröffnungsrede des Landeshauptmanns die erfreuliche Thatsache der vor kurzem erfolgten Inbetriebsetzung eines Theiles der sogenannten Bukowinaer Lokalbahnen hervorgehoben. Dagegen bedauerte der Landeshauptmann im Steierischen Landtage, dass die projektirten Lokalbahnen grösstentheils deshalb nicht zu Stande gekommen sind, weil die Regierung nicht die Mittel hatte, um die gewünschten Kapitalien zur Verfügung zu stellen. Dem Mährischen Landtage wurde vom Landesausschusse eine Vorlage, betreffend die Gewährung von Subventionen für die Lokalbahnen Jamnitz-Datschitz-Teltsch und Prerau-Prossnitz in der Höhe von 170 000 fl. resp. 50 000 fl. in je 10 Jahresraten unterbreitet. — In dem Berichte des Böhmischen Landesausschusses betreffend die Einberufung einer Enquete behufs Berathung von Massregeln zur Förderung des Strasseneisenbahn-Wesens in Böhmen gepflogenen Verhandlungen heisst es u. a. wie folgt: „Von den eingelangten Aeusserungen der Bezirksausschüsse lauten 115 entschieden negativ, indem berichtet wird, dass sich nicht nur die Strassen in dem betreffenden Bezirke zur Anlage von Strassenbahnen nicht eignen, sondern auch der Verkehr kein derartiger ist, dass sich die Errichtung solcher Bahnen als nothwendig oder auch nur wünschenswerth bezeichnen liesse, endlich, dass eine Betheiligung seitens der Interessenten behufs Bedeckung der Baukosten nicht zu gewärtigen ist. In einzelnen Fällen wird in der Besorgniss, dass durch die Strassenbahnen mit Dampfbetrieb für die übrigen Fuhrwerke mancherlei Gefahren entstehen würden, dem Projekte der Förderung des Strassenbahnwesens sogar entschieden entgegengetreten. Eine Anzahl von 46 Bezirksausschüssen spricht sich in einem, dem Projekte günstigen Sinne aus, und machen dieselben einzelne

— in der Beilage zu diesem Berichte speziell angeführte — Strassenstrecken ihrer Bezirke namhaft, welche in technischer Beziehung zur Anlegung von Strassenbahnen geeignet wären, und welche auch einen solchen Verkehr aufweisen, dass die Rentabilität der Bahn als gesichert angenommen werden kann. Ohne bestimmte Strassenstrecken zu bezeichnen, sprechen sich für die Förderung des Strassenbahnwesens aus die Bezirksausschüsse Klattau und Böhmisch-Skalitz. Endlich sprechen sich 18 Bezirksausschüsse im Prinzipe zwar gleichfalls für die Förderung des Strassenbahnwesens aus, mit dem Beifügen jedoch, dass sich im Bezirke eine Geneigtheit, derartige Unternehmungen ins Werk zu setzen und materiell zu fördern, dermal nicht vorfindet, oder aber, dass es im Bezirke keine in technischer Beziehung zur Bahnanlage geeignete Strassen gibt, beziehungsweise, dass die Verkehrsverhältnisse die Errichtung solcher Bahnen nicht erheischen, oder endlich — und das ist überwiegend der Fall, — dass durch bereits bestehende Haupt- und Lokalbahnen den Bedürfnissen des Verkehrs vollauf genügt ist, resp. dass denselben durch demnächst zu errichtende Lokalbahnen entsprochen sein wird.

Bemessung der Gültigkeitsdauer von Frachtbegünstigungen auf Eisenbahnen.

Das „Reichsgesetzblatt“ vom 10. d. Mts. enthält folgende Verordnung des Handelsministers:

Im Nachhange zu der in Ergänzung der Verordnung vom 12. März 1879 und vom 31. Dezember 1879 ergangenen Verordnung vom 15. Mai 1887 wird nachstehendes verfügt: § 1. Von der im § 2, erster Absatz, der Verordnung vom 15. Mai 1886 (R.-G.-Bl. No. 73) enthaltenen Anordnung, wonach Frachtbegünstigungen ohne Bedingung eines Minimalquantums stets „bis auf Widerruf“ oder „bis auf weiteres“ und in der Regel mit dem Maximal-Gültigkeitstermine bis zum Schlusse des jeweilig laufenden Kalenderjahres zu publiziren sind, wird neben den bereits im obigen § 2, zweiter und dritter Absatz, vorgesehenen Ausnahmen noch eine weitere Ausnahme zugelassen, dahingehend, dass die in der Zeit zwischen 1. Oktober und 31. Dezember eines Jahres ohne Bedingung eines Minimalquantums in Wirksamkeit tretenden Frachtbegünstigungen mit der Gültigkeit bis zu Ende des nächsten Kalenderjahres zur Veröffentlichung gelangen dürfen. § 2. Die gegenwärtige Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Wirksamkeit. Der Königlich Ungarische Minister, Leiter des Königlich Ungarischen Ministeriums für öffentliche Arbeiten und Kommunikationen, mit welchem ich diesfalls das Einvernehmen gepflogen habe, trifft unter einem die gleiche Verfügung rücksichtlich der Eisenbahnen der Länder der Ungarischen Krone.

Aussig-Teplitz, Aufforderung zur Tarifermässigung.

Das Handelsministerium hat an die Verwaltung der Aussig-Teplitzer Bahn mit Rücksicht darauf, dass für das Jahr 1885 eine Dividende von mehr als 15 pCt. vertheilt wurde, die Aufforderung gerichtet, die Tarife zu ermässigen. Diese Aufforderung stützt sich auf § 10 lit. e des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes. Hier ist bestimmt: „Es bleibt der Staatsverwaltung vorbehalten, dann, wenn die reinen Erträgnisse der Bahn 15 pCt. der Einlagen überschreiten, auf eine billige Herabsetzung der Preise einzuwirken.“ Unseres Wissens — bemerkt die „N. Fr. Pr.“ — ist es der erste Fall, dass die Regierung diese Bestimmung des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes anzuwenden vermag. Von allen anderen Bahnen hat nur die Ferdinands-Nordbahn Dividenden von mehr als 15 pCt. gezahlt — in den Jahren 1882 und 1883 wurden je 173¼ fl. = 16½ pCt. vertheilt; zu dieser Zeit hatte jedoch das Eisenbahn-Konzessionsgesetz auf die Nordbahn keine Anwendung, und man erinnert sich, dass die citirte Bestimmung des § 10 in das erste Uebereinkommen mit der Nordbahn ausdrücklich aufgenommen worden war. Was die Aussig-Teplitzer Bahn betrifft, so belief sich die Dividende für das Jahr 1885 auf 32 fl., d. i. auf 15,238 pCt. für die Aktie, deren Nominale auf 210 fl. lautet. Der Verwaltungsrath der Aussig-Teplitzer Bahn weigert sich, diesem Ansinnen Folge zu leisten, mit der Motivirung, dass ein nicht unwesentlicher Bruchtheil der Dividende, jedenfalls ein höherer, als das Plus von einem Viertelprozent, nicht aus dem Betriebe der Linien, sondern aus anderen, von diesem Betriebe unabhängigen Erträgnissen des gesellschaftlichen Unternehmens stammt. Die Austragung der Differenz wird durch den Verwaltungs-Gerichtshof, bei welchem die Frage bereits anhängig gemacht wurde, erfolgen.

Koupons der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Schuldverschreibungen.

Das Finanzministerium gibt bekannt, dass die Koupons der Eisenbahn-Schuldverschreibungen, sowie der Silberprioritäten der Franz-Josephbahn und der Pilsen-Priesener Bahn vom nächsten Fälligkeitstermine (2. Januar und 1. April) des Jahres 1887 angefangen bei der Staatsschuldenkasse zur Einlösung kommen. Die bezügliche Kundmachung enthält genaue Bestimmungen über den formellen Vorgang bei der Einlösung. Es wird bestimmt:

Koupons einer und derselben Schuldgattung können in der Anzahl bis zu 40 Stück unmittelbar dem Kassirer zur Einlösung überreicht werden, doch muss jeder einzelne Koupon auf der Rückseite mit dem Namen und Wohnorte oder dem Firmastempel des Einreichers versehen sein. Solche Koupons werden vom Kassirer in Gegenwart der Partei geprüft und bei Richtigbefund sofort ausbezahlt.

Mehr als 40 Stück Koupons einer und derselben Schuldgattung sind, nach Verfallszeit und Geldwerth gesondert, in Schleifen zu legen und mittelst „Begleitschein“ zu überreichen, grössere Partien sind in Packete zu 100 Stück abzutheilen, und, wie erwähnt, zu behandeln.

Blankette für die Begleitscheine sind bei der Staats-Schuldenkasse um den Preis von 1 kr. für 4 Stück verkäuflich.

Für Koupons der Obligationen zu 5 000 fl., ferner für Koupons, welche länger als seit einem Jahre fällig sind, dann für beschädigte, irgendwie abgeänderte oder bezüglich der Echtheit zweifelhafte Koupons gilt die besondere Beschränkung, dass dieselben ohne Rücksicht auf die Stückzahl stets nur mittelst Begleitschein, und zwar keinesfalls mit anderen Koupons vermengt, sondern für sich allein einzureichen sind.

Preisausschreibung für ein tarifarisches Werk.

Das Königlich Ungarische Kommunikationsministerium hat für einen ausführlichen Wegweiser in Tarifangelegenheiten, welcher besonders den Landwirthen bezüglich des Besuches der Absatzmärkte und der darauf bezüglichen Verkehrslinien eine leicht fassliche Aufklärung zu geben vermag, einen Preis von 100 Dukaten in Gold ausgeschrieben. Das Verlagsrecht bleibt ausserdem dem Verfasser vorbehalten. Die Konkurrenzwerke sind, mit einem Mottobriefe versehen, bis einschliesslich 1. Mai 1887 beim Königlich Ungarischen Kommunikationsministerium einzureichen.

Errichtung eines Oesterreichischen Kommunikations-Ministeriums.

Von mehreren Blättern wurde kürzlich berichtet, dass solches in naher Aussicht stehe. Eingeholten Informationen zufolge, ist daran nur soviel wahr, dass sich im Herrenhause ein Komitee gebildet hat, welches sich sehr ernstlich mit dem Studium des Staatseisenbahnwesens in Oesterreich und den Deutschen Bundesstaaten befasst, die — wie Preussen, Bayern, Württemberg, Baden, Oldenburg u. s. w. — hier in Betracht kommen. Das Votum dieses Komitees soll zwar dann der Regierung zur Berücksichtigung mitgetheilt werden, doch glauben wir kaum, dass sobald eine Aenderung eintreten wird, nachdem sich der gegenwärtige Handelsminister Marquis de Baquehem, so überraschend schnell in sein umfangreiches Ressort hineingefunden hat, dass man sich von dessen Theilung keine finanzielle Erleichterung verspricht, worauf es zunächst ankommt.

Péagevertrag zwischen der Südbahn und den Oesterreichischen Staatsbahnen.

Ein solcher wurde bezüglich der Strecke Laibach-Divacca erst jetzt geschlossen, nachdem ein solcher schon früher anlässlich des Gesetzes über den Bau der Bahn Herpelje-Triest vorgesehen worden war. Diese Bahn, welche bereits im Vorjahre dem Betriebe übergeben werden sollte, wird erst im Laufe des nächsten Jahres eröffnet. Es wird durch dieselbe bekanntlich ein zweiter Weg von Wien nach Triest geschaffen, indem die Linien der ehemaligen Rudolfbahn bis Laibach benutzt und von dort die Linie der Südbahn bis Divacca verfolgt wird und dann die neue Bahn von der Station Herpelje der Staatsbahnlinie Divacca-Pola nach Triest hinüberführt. Es wurden für den eingangs gedachten Péagevertrag fast die gleichen Grundsätze in Anwendung gebracht, wie solche bereits auf der Péagestrecke Insbruck-Wörgl seit Jahren bestehen.

Massregeln gegen die Auswanderung.

Dieselbe nimmt seit Jahren aus den nördlichen Komitaten Ungarns trotz der traurigen Erfahrungen der Auswanderer in Amerika einen solchen Umfang an, dass sich wiederholt die Regierung veranlasst sah, dagegen Massregeln zu ergreifen. Die den betreffenden Grenzstationen aufgetragene Verweigerung oder doch Erschwerung bezüglich der Ausfolgung von Fahrkarten konnte begreiflicherweise nicht immer eingehalten werden und wurde überdies leicht umgangen. Nun sind wieder mehrere Stationen nächst der Grenze angewiesen worden, an Auswanderer und der Auswanderung Verdächtige, welche sich nicht mit einem diesfälligen Erlaubnissscheine ausweisen können, keine direkten Fahrkarten nach Oderberg zu verabfolgen, und dem Fahrpersonal ist auf das strengste untersagt, dieselben mit Rath und That zu unterstützen. Seitens der betheiligten Agenten werden alle Anstrengungen gemacht, diesen Erlass zu umgehen, doch dürfte derselbe immerhin eine Handhabe bieten, der Massenauswanderung zu steuern.

Ermässigung der Kohlentarife.

Die Ferdinands-Nordbahn publizirt besonders ermässigte Kohlenfrachtsätze der Ostrau-Karwin-Dombrauer Kohlenbecken nach dem nordöstlichen Böhmen bis inklusive Prag. Der Frachtsatz von Ostrau bis Prag stellt sich auf 50 fl. pro Waggon. Die Differenz beträgt rund 370 km, so dass sich der Tarif pro Waggon und Kilometer auf ca. 13 kr. stellt. Gleichzeitig veröffentlicht die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn in Gemeinschaft mit der Aussig-Teplitzer Bahn Spezialtarife für Braunkohle vom Duxer Becken via Brünn nach Wien. Diese Tarife variiren zwischen 64 fl. 80 kr. und 70 fl. pro Waggon. Die Distanzen, für welche diese Tarife gelten, betragen zwischen 560 und 600 km, so dass sich der Tarif auf ungefähr 11,5 kr. pro Waggon und Kilometer berechnet.

Ein Unterstützungsverein der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten

hat sich unter den kleineren Eisenbahnbeamten gebildet und sich vorzugsweise die Pflege der materiellen Interessen seiner Mitglieder zur Aufgabe gesetzt. Laut den Statuten stellt sich der Verein folgende Aufgaben: die Gewährung von Unterstützungen in unverschuldeter Nothlage und in Krankheitsfällen an Mitglieder, dann in berücksichtigungswürdigen Fällen an die Hinterbliebenen verstorbener Mitglieder ausser dem festgesetzten Sterbegelde — ferner auch die Gewährung eines Rechtsbeistandes in allen statutarisch vorgesehenen Fällen. Dieser Verein, welcher bereits 412 aktive Mitglieder zählt, hielt am 4. d. Mts. in Wien seine konstituirende Generalversammlung ab, in welcher das Präsidium und das Centralkomitee gewählt und der Beschluss gefasst wurde, sämmtliche Mitglieder aufzufordern, ihre Wünsche eventuell Vorschläge zur etwaigen Verbesserung und Ergänzung der Statuten zur ersten ordentlichen Generalversammlung (April oder Mai 1887) einzusenden.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die drohenden Worte, welche im Deutschen Reichstage und in der Militärkommission gegen Frankreich gefallen sind, haben weniger beunruhigt, als das beredte Schweigen Bismarck's; doch wiegt sich die Börse noch immer in einer gewissen Sicherheit und verspricht sich von der Wiederaufnahme der Vertragsverhandlungen mit Rumänien und von Geschäften mit dem Ungarischen Finanzminister günstige Erfolge für die Belebung des Handels und der Spekulation. Die Koursnotirungen der Bahnen waren schwankend; so stiegen um weniges Nordwest (169.75) und Südbahn (107.25), bedeutender Staatsbahn (251.25); es wichen dagegen etwas Nordbahn (2365), Carl-Ludwigbahn (195) und Elbethal (163.75). Für Ungarisch-Galizische Bahn (177) war auf die Nachricht lebhafter Begehr, dass die Aufnahme ihres Investitionsanlehens nunmehr auch von der Ungarischen Regierung bewilligt werden wird.

Das 25 jährige Jubiläum der Eisenbahn Lüttich-Mastricht.

Am 24. November d. J. wehten die Landesfahnen auf sämmtlichen Stations-Gebäuden der Eisenbahn Lüttich-Mastricht zum Andenken an den 24. November 1861, an welchem Tage die Bahn vor 25 Jahren dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde, nachdem 14 Tage vorher die Eröffnungs-Feierlichkeiten mit grossem Pompe stattgefunden hatten. In den verflossenen 25 Jahren hat sich der Eisenbahnverkehr zwischen Lüttich und Mastricht und den zwischenliegenden Orten sehr bedeutend vermehrt. In den ersten Jahren betrug die Zahl der Reisenden durchschnittlich nur 970 pro Tag, 12 Jahre nachher hatte sich diese Durchschnittszahl auf 1600 gehoben und beträgt jetzt 2600. Im ganzen hat die Eisenbahn Lüttich-Mastricht während der verflossenen 25 Jahre 16 Millionen Reisende befördert und — gewiss ein seltener Fall in der Geschichte der Eisenbahnen, der kaum zum zweiten Mal vorkommt — von diesen 16 Millionen Reisenden ist nicht einer bei der Fahrt getödtet oder nur verletzt worden. Wir beglückwünschen Herrn Direktor M. A. Clermont, welcher seit der Eröffnung der Bahn mit so viel Eifer und Umsicht die Verwaltung der Bahn geleitet hat, zu diesem frohen Ereigniss und sprechen den aufrichtigen Wunsch aus, dass diese günstigen Verhältnisse auch künftig auf der Lüttich-Mastrichter Eisenbahn sich erhalten mögen und der Verkehr der Bahn in den nächsten 25 Jahren ebenso zunehmen möge als in den verflossenen.

Einheitliche Betriebsvorschriften auf den Nordamerikanischen Eisenbahnen.

Der Verband für gemeinschaftliche Zeit (General Time Convention), durch welchen die Amerikanischen Eisenbahnen zur Einführung gleichmässiger Fahrplanzeiten gekommen sind, hatte auch den Auftrag übernommen, einheitliche Betriebsvorschriften (Uniform General Rules) auszuarbeiten und deren allgemeine Annahme zu betreiben. Der zu diesem Zwecke im April d. J. ernannte Verbandsausschuss hat nach zahlreichen Sitzungen und unter Benutzung früherer bezüglicher Arbeiten einen Entwurf für solche Vorschriften aufgestellt, welcher in der im Oktober d. J. zu Newyork abgehaltenen Verbands-Jahresversammlung einstimmig angenommen und den Verwaltungen empfohlen worden ist. Da derselbe einen Ueberblick dessen gestattet, was in dem umfangreichen Gebiete der Nordamerikanischen Bahnen im Interesse der Betriebssicherung als nothwendig erachtet wird, und die Einführung dieser Vorschriften bei den Bahnen der Vereinigten Staaten und für Canada mit nur wenigen unwesentlichen Aenderungen als wahrscheinlich gilt, so möchte die nachfolgende aus der „Railr. Gazette" entnommene Mittheilung derselben vielleicht nicht unerwünscht sein.

Allgemeine Bemerkung.

Es ist von grösster Wichtigkeit, dass die hinsichtlich des Verhaltens der Beamten einer Eisenbahngesellschaft erlassenen Vorschriften genau und streng durchgeführt werden, damit dieselben ihren Zweck erfüllen. Falls dieselben nicht aufrechterhalten werden können oder sollten, verdienen sie nicht bestehen zu bleiben. Ober- und Unterbeamte, welche Vorschriften zu geben oder ausführen zu lassen haben, sollten, selbst wenn letztere nur vorübergehender Art oder unwichtig erscheinen, diesen Grundsatz stets beachten und, wenn ihrer Ansicht nach, etwaige Bestimmungen nicht ausgeführt werden sollten oder können, hiervon sofort an geeigneter Stelle Meldung machen.

Alle Beamten sind zu verpflichten, im Verkehr mit dem Publikum höflich und vorsichtig zu sein. Der Ruf und das Gedeihen der Gesellschaft ist in hohem Grade durch die pünktliche Erledigung ihrer Pflichten und durch das Benehmen ihrer Beamten gegen das Publikum bedingt.

Allgemeine Regeln.

1. Die in diesem Abschnitte enthaltenen Bestimmungen sind für alle von der . . . . . Gesellschaft betriebenen Strecken massgebend. Sie treten am . . . . . in Kraft und alle denselben etwa entgegenstehenden früheren Vorschriften sind aufgehoben.

2. Im Anschluss an diese Regeln werden den Dienstfahrplänen, soweit nöthig oder wünschenswerth, besondere Verfügungen beigegeben werden. Besondere Verfügungen, ob in Uebereinstimmung mit den vorliegenden Bestimmungen oder nicht, sind, wenn sie von den dazu befugten Dienststellen ausgehen, sei es, dass sie im Fahrplane enthalten sind oder einzeln herausgegeben werden, bis zu ihrer ausdrücklichen Wiederaufhebung pünktlichst zu befolgen.

3. Der Vorsteher jeder Abtheilung hat dafür zu sorgen, dass er selbst mit den Bestimmungen vertraut ist, dass dieselben an seine Untergebenen vertheilt und von letzteren verstanden und befolgt werden. Verstösse gegen die Vorschriften sind den zuständigen Vorgesetzten zu melden.

4. Jeder Beamte der Gesellschaft, dessen Pflichten irgendwie durch diese Regeln bestimmt werden, muss im Dienste stets ein Exemplar derselben bei sich tragen und ausserdem mit allen Regeln vollständig vertraut sein. Er hat alles aufzubieten, um dieselben zu befolgen und jede Ueberschreitung derselben sofort dem Vorsteher seiner Abtheilung zu melden. Die Sicherheit des Betriebes hängt von der genauesten Ausführung jeder Regel ab.

5. Die Thatsache des Eintritts in den Dienst der Gesellschaft oder das Verbleiben darin wird als der Ausdruck der Bereitwilligkeit, diese Regeln zu befolgen, angesehen. Eine Entschuldigung wegen der Verletzung derselben ist unzulässig, selbst wenn die betreffende Bestimmung nicht zu denen gehört, welche von der Abtheilung, welcher der Uebertretende angehört, zu befolgen sind.

6. Wer über den Sinn einer Regel oder einer besonderen Verfügung im Zweifel ist, hat sofort bei dem zuständigen Vorgesetzten um Aufklärung nachzusuchen. Unkenntniss gilt nicht als eine Entschuldigung für eine Pflichtvernachlässigung.

7. Die Beamten aller Grade werden, soweit es sich um Beförderungen, Gehaltserhöhungen u. s. w. handelt, nach Massgabe ihrer getreuen Pflichterfüllung und ihrer Fähigkeit, eine höhere Verantwortlichkeit zu übernehmen, berücksichtigt werden.

8. Sofern ein Beamter durch Krankheit oder andere Ursachen in der Erfüllung seiner Dienstpflichten verhindert sein sollte, steht ihm ein Recht auf Entschädigung nicht zu. Etwa gewährte Beihilfen sind als Zuwendungen anzusehen, welche je nach Umständen und unter Berücksichtigung der früheren Führung des Betreffenden zugebilligt werden.

9. Jeder bei einem Zuge auf irgend einer Strecke der Bahn beschäftigte Beamte steht unter dem Befehl des Superintendent der Strecke und hat dessen Anordnungen zu befolgen.

10. Die Beamten haben während des Dienstes die vorgeschriebenen Uniformen bezw. Abzeichen zu tragen.

11. Post-, Expressdienst-Beamte, Schaffner, Gesellschafts- oder Schlafwagen-Beamte, Zeitungsverkäufer und Personen, welche Privatwagen zu begleiten haben, sind während des Dienstes den für die Gesellschaftsbeamten erlassenen Vorschriften unterworfen.

Normalzeit.

12. Für die Zeitbestimmung ist lediglich die Normalzeit des Observatoriums massgebend, welche den betreffenden oberen Dienststellen vom Observatorium in . . . . . mitgetheilt wird.

13. Die Normalzeit wird den Dienststellen täglich um 4 Uhr Nachmittags, Centralzeit, telegraphisch mitgetheilt.

14. Gewisse Uhren werden in jeder Abtheilung als Normaluhren bezeichnet werden.

15. Die Vorsteher der Stationen, auf denen sich Uhren befinden, haben dafür zu sorgen, dass dieselben richtige Zeit zeigen; Zugführer und Lokomotivführer haben sich jedoch nach solchen Uhren nicht zu richten, falls dieselben nicht als Normaluhren bezeichnet sind.

16. Jeder Zugführer und Lokomotivführer muss eine zuverlässige Uhr bei sich führen, welche von einem verantwortlichen Uhrmacher nach den hierfür erlassenen besonderen Bestimmungen geprüft und brauchbar befunden ist. Beim Eintritt in den Dienst müssen solche Beamte, bevor ihnen Zug und Maschine übergeben werden, die Bescheinigungen hierüber dem dafür bestimmten Oberbeamten einhändigen; auch müssen die Uhren alle halben Jahre von neuem geprüft und mit neuen Vermerken versehen werden.

17. Jeder Zug- bezw. Lokomotivführer muss vor jeder Zugabfahrt seine Uhr nach der dazu bestimmten Normaluhr reguliren und hierüber in einem vorgeschriebenen Formular oder Buche unter Einzeichnung seines Namens und der Zeit, zu welcher dies geschehen, eine Bescheinigung ertheilen.

18. Zug- und Lokomotivführer, welche dienstlich verhindert sind, zu einer Normaluhr zu gelangen, haben ihre Uhren täglich mit denen von Zug- und Lokomotivführern, welche die Normalzeit haben, zu vergleichen und die erfolgte Regulirung in dem erwähnten Formulare zu vermerken.

Fahrpläne.

19. Ein Fahrplan ist die allgemeine Vorschrift, durch welche die Abgangs- und Ankunftszeit aller regelmässig verkehrenden Züge auf den Stationen festgesetzt wird. Für Bedarfszüge werden Fahrpläne soweit nöthig herausgegeben.

20. Mit dem Inkrafttreten eines neuen Fahrplanes sind die bezüglichen vorhergegangenen Fahrpläne nebst den zugehörigen Bestimmungen aufgehoben. Die Züge sind fahrplanmässig und nach den Vorschriften der Gesellschaft zu befördern. Alle regelmässigen Züge der Bahn, welche nach den früheren Fahrplänen verkehren, erhalten, wenn nicht anderes bestimmt wird, die Zeiten und Rechte der Züge, welche den Nummern des neuen Fahrplans entsprechen.

21. Für jeden Zug sollen nicht mehr als zwei Zahlengruppen bei einer Station angegeben werden. Wenn nur eine Zeitzahl bei einer Station für einen Zug im Fahrplan angegeben ist, bedeutet dieselbe die Abfahrtszeit; sind zwei angegeben, so bedeutet die zuerst oder höher stehende die Ankunfts-, die andere die Abfahrtszeit.

22. Regelmässige Kreuzungs- oder Ueberholungspunkte werden in den Fahrplänen durch Druck der Zeitangabe in fetter Schrift hervorgehoben.

Falls ein Zug mit zwei oder mehreren Zügen auf einer Station kreuzen oder solche dort überholen soll, wird der Fahrplan nur die erste und letzte Kreuzungs- oder Ueberholungszeit im fetten Druck angeben.

In allen derartigen Fällen haben Züge nach Massgabe der Bestimmungen unter No. 87—92 einschliesslich zu halten bezw. einander zu folgen.

23. In den Dienstfahrplänen werden die Worte: „täglich“ oder „täglich, ausgenommen Sonntags“ oben und unten in der Spalte jedes Zuges gedruckt, um die Art seines Verkehrs anzuzeigen. Die bei Zwischenstationen angegebenen Zahlen sollen, falls die Regeln es nicht erfordern, nicht als Zeichen dienen, dass ein Zug halten wird.

Die folgenden Zeichen, vor die Zahlen gesetzt, bedeuten:

„s.“ regelmässiges Anhalten (dies kann auch durch die verschiedenen Arten des gebräuchlichen Druckes angegeben werden).

„f.“ Halten auf gegebenes Signal, zum Aufnehmen oder Absetzen von Reisenden oder Gütern.

„╥“ Halten zum Essen.

Die Züge sind durch Nummern und hinsichtlich ihrer Gattung in den Fahrplänen zu bezeichnen.

Signalordnung.

Signale im allgemeinen.

24. Zugführer, Signalwärter, Feuerleute, Bremser, Stationsbeamte, Telegraphenarbeiter, Weichensteller, Vorarbeiter der Bahnunterhaltung, Bahn- und Brückenwärter und alle anderen Beamte, welche dienstlich zum Geben von Signalen verpflichtet sind, müssen im Besitz der richtigen Geräthe sein, welche stets in gehöriger Ordnung und für den sofortigen Gebrauch bereit zu halten sind.

25. Bei Tage sind Flaggen von der richtigen Farbe und bei Nacht oder falls wegen Nebel oder aus anderen Ursachen die Tagessignale nicht deutlich gesehen werden können, Laternen von der richtigen Farbe zu benutzen.

26. Roth bezeichnet Gefahr und ist das Signal zum Halten.

27. Grün bezeichnet Vorsicht und ist das Signal zum Langsamfahren.

28. Weiss bezeichnet Sicherheit und ist das Signal zum Weiterfahren.

29. Grün und Weiss bedeutet, dass Züge an Flaggenstationen für Personen oder Güter anzuhalten haben.

30. Blau ist ein von den Wagennachsehern zu gebrauchendes Signal.

31. Ein Knallsignal (Torpedo) bedeutet, dass sofort zu halten ist.

32. Ein Zünder (fusee) ist ein ausserordentliches Gefahrsignal, welches bei Unfällen u. s. w. in der Dunkelheit auf dem Bahnkörper aufgestellt wird. Der Zug muss vor einem auf dem Bahnkörper befindlichen brennenden Zünder halten und darf erst weiter fahren, wenn derselbe gelöscht ist.

33. Ein quer zum Bahnkörper hin- und hergeschwungener Gegenstand (Flagge, Laterne, Hut oder dergl.) bedeutet Gefahr und ist ein Haltsignal.

Zugsignale.

34. Jeder Zug muss zur Bezeichnung seines Schlusses während der Fahrt bei Tage 2 grüne Fahnen und bei Dunkelheit 2 grüne Laternen, eine an jeder Seite des hinteren Endes, führen. Bei Stationsmaschinen sind diese Merkmale nicht vorhanden.

35. Bei jedem nach Sonnenuntergang, bei Nebel oder aus irgend einer Ursache entstandener Finsterniss fahrenden Zuge muss die Spitze desselben durch das Kopflicht und der Schluss desselben durch zwei oder mehr rothe Lichter beleuchtet sein. Die Stationsmaschinen erhalten 2 grüne Laternen, statt rother, falls sie nicht mit einem Kopflicht vorn und hinten versehen sind.

36. Jeder in einem Personenzuge laufende Wagen muss mit der Maschine in Verbindung sein. In Ermangelung gleichmässiger Apparate muss eine Glockenleine, welche durch die ganze Länge des Zuges oder über denselben hinweg geführt ist, an der Signalglocke der Maschine befestigt werden.

37. Zwei grüne Fahnen bei Tage und zwei grüne Lichter bei Dunkelheit an den dazu vorn an der Maschine bestimmten Stellen bedeuten, dass dem Zuge ein anderer mit gleicher Fahrzeit und mit gleichen fahrplanmässigen Rechten, wie der das Signal führende Zug, folgt.

38. Zwei wie vorstehend angebrachte weisse Fahnen bei Tage und zwei weisse Lichter bei Dunkelheit bedeuten, dass der Zug ein Extrazug ist. Diese Signale führen alle Extrazüge, jedoch nicht die Stationsmaschinen.

39. Wenn eine Lokomotive rückwärts mit einem Zuge hinter sich oder leer fährt, sind die unter 37 und 38 erwähnten Signale am Tender an den dazu bestimmten Stellen anzubringen. Wenn eine Lokomotive Wagen schiebt, sind diese Signale an der Vorderseite des ersten geschobenen Wagens zu befestigen.

40. Eine blaue Fahne bei Tage und ein blaues Licht bei Dunkelheit am Ende eines Wagens bedeutet, dass Wagennachseher unter dem Wagen, an demselben oder an dem Zuge beschäftigt sind. Der so geschützte Wagen oder Zug darf nicht angekuppelt oder bewegt werden, bis das blaue Signal durch den Wagenaufseher wieder entfernt ist.

Wenn ein auf einem Nebengleise stehender Wagen oder Zug durch ein blaues Signal gedeckt ist, dürfen andere Wagen nicht davor geschoben werden, damit das Signal sichtbar bleibt, es sei denn dass der Wagennachseher vorher ordnungsmässig in Kenntniss gesetzt ist.

Pfeifensignale.

41. Ein langer Pfiff (—) wird bei der Annäherung an Stationen, Eisenbahnkreuzungen und Abzweigungen gegeben.

42. Ein kurzer Pfiff (◡) bedeutet Anziehen der Bremsen = Halt.

43. Zwei lange Pfiffe (— —) bedeuten Lösen der Bremsen.

44. Zwei kurze Pfiffe (◡ ◡) bedeuten Antwort auf irgend ein Signal, ausgenommen „Zug getrennt.“

45. Drei lange Pfiffe (— — —), (wiederholt bis zur Beantwortung gemäss No. 64) bedeuten eine Zugtrennung.

46. Drei kurze Pfiffe (◡ ◡ ◡) des stehenden Zuges (zu wiederholen bis zur Antwort nach No. 63) bedeuten Zurücksetzen des Zuges.

47. Vier lange Pfiffe (— — — —) werden gegeben, um den Flaggenwärter anzurufen.

48. Vier kurze Pfiffe (◡ ◡ ◡ ◡) werden durch den Lokomotivführer gegeben, um Signale von Weichenwärtern, Wächtern, Zugbeamten und andern zu erhalten.

49. Fünf kurze Pfiffe (◡ ◡ ◡ ◡ ◡) bedeuten, dass der Flaggenwärter zurückgehen soll, um den Schluss des Zuges zu schützen.

50. Ein langer und darauf zwei kurze Pfiffe (— ◡ ◡) werden auf eingleisiger Bahn bei denjenigen Zügen gegeben, welche Signale für nachfolgende Züge führen, um bei anderen Zügen die Aufmerksamkeit auf diese Signale zu lenken.

51. Zwei lange, gefolgt von zwei kurzen Pfiffen (— — ◡ ◡) werden bei der Annäherung an Kreuzungen in gleicher Höhe der Schienen gegeben.

52. Eine Aufeinanderfolge von kurzen Pfiffen ist ein Allarmsignal für Personen oder Vieh und macht gleichzeitig das Zugpersonal auf die vorliegende Gefahr aufmerksam.

Glocken-Leinensignale.

53. Ein Schlag an die Signalglocke beim stehenden Zuge ist das Zeichen zur Abfahrt.

54. Zwei Schläge desgl. beim fahrenden Zuge sind das Zeichen zum sofortigen Halten.

55. Zwei Schläge desgl. beim stehenden Zuge sind das Zeichen zur Anrufung des Flaggenwärters.

56. Drei Schläge desgl. beim fahrenden Zuge sind das Zeichen zum Anhalten auf der nächsten Station.

57. Drei Schläge desgl. beim stehenden Zuge sind das Zeichen zum Zurücksetzen des Zuges.

58. Vier Schläge desgl. beim fahrenden Zuge sind das Zeichen zur Verringerung der Geschwindigkeit.

59. Wenn ein Schlag an der Signalglocke eines fahrenden Zuges ertönt, hat der Lokomotivführer sofort zu prüfen, ob der Zug sich getrennt hat, und wenn dies der Fall ist, nach No. 105 zu verfahren.

60. Signale derselben Zahl von Tönen, hervorgebracht durch andere Geräthe als durch Glockenleinen oder Signalglocken, haben die gleiche Bedeutung wie die vorstehend angegebenen.

Laternensignale.

61. Eine brennende Laterne quer zur Bahn geschwungen, bedeutet Halt.

62. Eine brennende Laterne senkrecht auf und nieder bewegt, bedeutet Vorwärtsfahren.

63. Eine brennende Laterne beim stehenden Zuge senkrecht im Kreise auf dem Bahnkörper geschwungen, bedeutet Rückwärtsfahren.

64. Eine brennende Laterne senkrecht zum Bahnkörper im Kreise geschwungen, bedeutet bei einem fahrenden Zuge eine Zugtrennung.

65. Eine Fahne oder die Hand in einer der vorbezeichneten Richtungen bewegt, bedeutet dasselbe Signal, wie das bezügliche Zeichen mit der Laterne.

Feststehende Signale.

66. Solche sind angebracht an Abzweigungs- und Eisenbahn-Kreuzungsstellen, sowie auf Stationen und anderen Punkten, welche besonderen Schutz erfordern. Die Lage und Verwendung derselben wird durch besondere Anweisungen bekannt gegeben.

Anwendung der Signale.

67. Ein unvollkommen gegebenes Signal oder das Fehlen eines Signals an der gewohnten Stelle ist als ein Gefahrsignal anzusehen; der Thatbestand ist alsdann dem Superintendent zu melden.

68. Die unnöthige Anwendung der Lokomotivpfeife ist untersagt; bei Bewegungen auf den Stationen ist die Maschinenglocke zu läuten und die Pfeife nur insoweit es durch die Vorschrift verlangt oder zur Abwendung eines Unfalls durchaus bedingt ist, anzuwenden.

69. Die Pfeife darf beim Vorüberfahren an einem Personenzuge nur im Nothfalle bei Gefahr oder, wenn die Dienstanweisung es vorschreibt, angewendet werden.

70. Ein behufs Anhaltens eines Zuges gegebenes Gefahrsignal (ausgenommen ein feststehendes Signal) ist wie das Signal unter No. 54 zu beachten.

71. Das Signal auf der Lokomotivglocke ist vor Abfahrt eines Zuges, beim Durchfahren von Tunnels und von Strassen einer Stadt oder eines Dorfes zu geben.

72. Das Signal auf der Lokomotivglocke ist eine Viertel Meile vor einer Bahnkreuzung in Schienenhöhe, das Pfeifensignal an allen Pfeifenposten zu geben.

73. Wenn sich 2 oder mehr Lokomotiven vor einem Zuge befinden, hat die vorderste die Signale unter 37, 38 und 39 zu geben.

74. Ein mit einer Fahne oder Laterne gegebenes Signal ist einem mit zwei Fahnen gegebenen gleich zu achten; jedoch sind Zug- und Lokomotivführer für die richtige Anwendung aller Zugsignale verantwortlich.

75. Wird ein Zug geschoben (ausgenommen beim Rangiren u. s. w. auf Stationen), so ist bei Dunkelheit ein weisses Licht an der Vorderseite des ersten Wagens anzubringen (vergl. No. 39).

76. Wenn ein Zug umgesetzt wird, um mit einem anderen zu kreuzen oder denselben zu überholen, müssen die rothen Laternen abgenommen und sobald die Bahn frei ist, durch grüne ersetzt werden; das rothe Licht ist jedoch vor dem Zurückkehren auf das richtige Gleis wieder anzubringen.

Kopflichte an Maschinen, welche auf Nebengleisen oder am Ende von Doppelgleisen auf Züge warten, sind zu verdecken, sobald das Gleis frei ist und der Zug stillsteht.

77. Das vereinigte grüne und weisse Signal ist nur dann anzuwenden, wenn ein Zug an einer der Flaggenstationen, welche durch den Fahrplan bezeichnet sind, anhalten soll. Wenn ein Zug an einer andern Stelle, als an der für ihn bestimmten Flaggenstation angehalten werden muss, ist ein rothes Signal zu benutzen.

78. Weisse Signale sind von Wärtern an öffentlichen Strassen und Strassenkreuzungen anzuwenden, um Personen und Gespanne bei Annäherung eines Zuges zurückzuhalten. Die Züge dürfen nur im Nothfalle durch Gefahrsignale angehalten werden.

79. Torpedos dürfen nicht in der Nähe von Stationen oder Wegeübergängen gelegt worden, wo Personen leicht dadurch beschädigt werden könnten.

80. Alle Signale müssen genau den Vorschriften entsprechend gegeben werden, und das Zug- und Lokomotivpersonal hat sorgfältig auf die Signale zu achten.

(Schluss folgt.)

Präjudizien.

Klage aus einem Bauvertrag. In einem Bauvertrage zwischen einer Eisenbahnbau-Gesellschaft und dem Bau-Unternehmer J., durch welchen diesem die Ausführung der Hochbauten für zwei Bahnhöfe übertragen worden war, war der Baugesellschaft bez. ihrer Bauverwaltung das Recht eingeräumt, entweder den Vertrag aufzulösen und die noch fehlenden Arbeiten und Lieferungen auf ihre Kosten zu vollenden, oder aber dem Unternehmer die Arbeiten resp. Lieferungen nach ihrem Ermessen ganz oder theilweise abzunehmen und auf seine Gefahr und Kosten anderweitig ausführen zu lassen, sofern nach dem Urtheile des leitenden Baubeamten eine der im Vertrage für die Arbeitsentziehung bestimmten Voraussetzungen vorliegt, insbesondere auch für den Fall, dass der Unternehmer durch Nachlässigkeit zu der Besorgniss Veranlassung gibt, dass er das Uebernommene nicht in der festgesetzten Zeit vorschriftsmässig beenden werde. Die Maurerarbeiten auf einem der Bahnhöfe wurden sodann dem J. abgenommen, nachdem der bei der Eisenbahnbau-Gesellschaft funktionirende Baudirektor B. als leitender Baubeamter in einem Schreiben sein Urtheil dahin abgegeben hatte, dass J. durch Nachlässigkeit zu der Besorgniss Veranlassung gebe, dass er das Uebernommene nicht in der festgesetzten Zeit vorschriftsmässig beenden werde, und die restirenden Arbeiten liess die Eisenbahngesellschaft für Rechnung und Gefahr des J. anderweitig ausführen. Die dadurch der Gesellschaft erwachsenen Mehrkosten wurden dem J. in Abzug gebracht, welcher einen Theil der ihm vorenthaltenen Summe gegen die Gesellschaft einklagte, indem er geltend machte, dass die obenerwähnte Vertragsbestimmung gesetzlich unstatthaft und unverbindlich sei. In beiden Instanzen wurde der Anspruch des J. auf Grund jener Vertragsbestimmung für unbegründet erklärt, und die Revision des Klägers wurde vom Reichsgericht, VI. Civilsenat, durch Urtheil vom **4.** Okt. 1886 zurückgewiesen, indem es begründend ausführte: „Der leitende Baubeamte war nicht dazu berufen, einen etwa unter den Parteien entstehenden Rechtsstreit durch seinen Ausspruch an Stelle des Gerichts zu entscheiden, vielmehr konnte sich sein Ausspruch nur darauf beziehen, ob eine der thatsächlichen Voraussetzungen für die Kontraktsauflösung oder Arbeitsabnahme gegeben ist. Die Parteien haben dadurch nicht ein Kompromiss auf schiedsrichterliche Entscheidung abgeschlossen, sondern nur vereinbart, dass der Beklagte zur Kontraktsauflösung oder Arbeitsabnahme dann befugt sein sollte, wenn der leitende Baubeamte seinen Ausspruch — als arbitrium boni viri — dahin abgibt, dass einer der Fälle jener Vertragsbestimmung vorliegt. Die Statthaftigkeit und Verbindlichkeit einer derartigen Vereinbarung unterliegt keinem Bedenken, wie dies in den vom ersten Richter angezogenen Entscheidungen näher dargelegt, übrigens auch von dem Reichsgericht mit Bezug auf eine gleichlautende Vertragsbestimmung in Sachen Stöhr/Marienhütte 332/81 ausgesprochen ist. Der Berufungsrichter erkennt an, dass das Urtheil des Baudirektors B. der Anfechtung unterliegen würde, wenn es offenbar unwichtig wäre und dem billigen Ermessen nicht entspräche. Eine solche Anfechtung war indessen in den Vorinstanzen von dem Kläger nicht versucht worden."

Forum des Erfüllungsortes. Der den Schuldverschreibungen des Prioritätsanlehens der Böhmischen Nordbahngesellschaft in Prag vom April 1867 beigedruckte Anleiheplan enthält die Bestimmung, dass die Zahlung der ausgeloosten Schuldverschreibungen und die Zahlung der Koupons bei der Gesellschaftskasse in Prag, bei der Kreditanstalt in Wien, deren Filiale in Prag und an anderen durch statutenmässige Bekanntmachung zu bezeichnenden Orten des In- und Auslandes erfolge. Seit längerer Zeit nun ist die Allgemeine Deutsche Kreditanstalt in Leipzig durch die Böhmische Nordbahngesellschaft mit Einlösung der ausgeloosten Schuldverschreibungen und der fälligen Koupons der Anleihe von 1867, insbesondere auch mit Einlösung der am 1. Oktober 1885 zahlbar gewesenen, beauftragt gewesen, und diese Bank hat sich auch dem Auftrage unterzogen und auf die Einlösung bezügliche Bekanntmachungen erlassen, obwohl sie nicht durch statutenmässige Bekanntmachung, d. h. nicht durch Bekanntmachung in den in den Statuten der Nordbahngesellschaft zu deren Kundmachung ausgewählten Blättern als Zahlungsstelle bezeichnet worden. Der Kaufmann B. zu Berlin klagte demzufolge beim Landgericht zu Leipzig gegen die Böhmische Nordbahngesellschaft auf Zahlung einer infolge Ausloosung am 1. Oktober 1885 zahlbar gewordenen Schuldverschreibung des Anlehens von 1867 und der am 1. Oktober 1885 fällig gewesenen Koupons von 35 Schuldverschreibungen dieses Anlehens. Die beklagte Gesellschaft erhob dagegen den Einwand der Unzuständigkeit des Landgerichts zu Leipzig, da Leipzig nicht durch die vorgeschriebene statutenmässige Bekanntmachung zum Zahlungs- resp. Erfüllungsort gemacht worden sei. Dieser Einwand wurde in beiden Instanzen verworfen, und die von der Beklagten eingelegte Revision wurde vom Reichsgericht, VI. Civilsenat, durch Urtheil vom 25. Oktober d. J. zurückgewiesen, indem der höchste Gerichtshof begründend ausführte: „Nach Annahme des Berufungsrichters ist durch die Beauftragung der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt in Leipzig mit der Einlösung die Bedingung, unter welcher Leipzig als Erfüllungsort für die streitigen Zahlungen erscheint, eingetreten. Diese Annahme beruht auf einer Auslegung des Vertrages, wonach, wie in den Urtheilsgründen ausgeführt ist, die Beobachtung jener Form (statutenmässiger Bekanntmachung) nicht als eine wesentliche angesehen werden könne, es vielmehr nur darauf ankomme, dass das dazu berufene Organ der beklagten Gesellschaft einen Erfüllungsort bestimmt habe und dass der Beschluss desselben in geeigneter Weise zur Kenntniss der Inhaber der Schuldverschreibungen gebracht worden sei. Eine Gesetzesverletzung kann in dieser Vertragsauslegung nicht gefunden werden."

Litteratur.

Handbuch der politischen Oekonomie. Herausgegeben von Dr. Gustav Schönberg, ord. Professor der Staatswissenschaften an der Universität Tübingen. Zweite umgearbeitete und vermehrte Auflage. Drei Theile in drei Bänden. Herausgegeben in 26 Lieferungen à 2 ℳ (ca. 150 Bogen Lex. Oktav). Verlag der H. Laupp'schen Buchhandlung in Tübingen, 1886.

Das von Professor Dr. Schönberg in Verbindung mit hervorragenden Deutschen Fachgelehrten der Volkswirthschaft herausgegebene, nun bereits (seit 1882) in 2. Auflage erscheinende Handbuch, dessen letzte Lieferung kürzlich erschienen ist, hat das gesammte Gebiet der politischen Oekonomie zum Gegenstand und soll eine objektive gedrängte Darstellung des heutigen Standes dieser Wissenschaft geben. Die beiden ersten Bände enthalten die Volkswirthschaftslehre, und zwar der 1. Theil den allgemeinen Theil derselben mit Einschluss der Münz-, Bank-, Transport-, Mass- und Gewichts-Politik, der 2. Theil den sogenannten speziellen Theil der Volkswirthschaftslehre, der dritte Theil die Finanzwissenschaft und die Verwaltungslehre, insbesondere die Statistik, die Organisation der Verwaltungsbehörden, die Gesundheitspflege und Gesundheits-, Jagd-, Armen- und Sittlichkeitspolizei. Um den Ansprüchen der Wissenschaft und Praxis auf diesem weiten Gebiet möglichst zu genügen, hat der Herausgeber die Bearbeitung der einzelnen Theile in die Hände von berufenen Fachmännern gelegt, die den betreffenden Spezialfächern ihre besonderen Studien zugewendet haben, wie die folgenden Beispiele zeigen mögen: Der Herausgeber behandelt: die Volkswirthschaft und die Gewerbe; Dr. H. v. Scheel, Mitglied des statistischen Amts des Deutschen Reiches in Berlin: die politische Oekonomie als Wissenschaft, Sozialismus und Kommunismus und die Erwerbs-Einkünfte des Staates; Prof. Dr. Neumann in Tübingen: die Grundbegriffe der Volkswirthschaftslehre und die Gestaltung des Preises; Prof. Dr. Nasse in Bonn: das Geld- und Münzwesen; Prof. Dr. Adolph Wagner: das Kredit- und Bankwesen, das Versicherungswesen, die Lehre von den sogenannten direkten Steuern, sowie die Ordnung der Finanzwissenschaft und den öffentlichen Kredit; Prof. Dr. Emil Sax in Prag: das Transport- und Kommunikationswesen; Prof. Dr. Jolly in Tübingen: Mass und Gewicht, Gesundheitspflege und Polizei, Unterrichtswesen; Prof. Dr. Geffcken in Hamburg: Wesen, Aufgaben und Geschichte der Finanzwissenschaft; die Staatsausgaben u. s. w.

Eine grössere Anzahl der erwähnten Abhandlungen sind in der 2. Auflage erheblich erweitert und sind in derselben auch neue Abhandlungen über wichtige Materien hinzugekommen, die den Werth des Werkes erheblich erhöhen; so hat im 2. Theil der Volkswirthschaftslehre (Landwirthschaft, deren erste Abtheilungen von Prof. v. d. Goltz und Prof. Meitzen in Berlin bearbeitet sind) Prof. J. Conrad weitere Aufgaben der Landwirthschaftspolitik, insbesondere die landwirthschaftlichen Preise und Zölle behandelt, desgleichen J. Lorey: das Jagdwesen; H. Geffcken: die Bevölkerungspolitik, Auswanderung und Kolonisation; Frhr. v. Reitzenstein: das kommunale Finanzwesen; G. Meyer: Grundbegriffe, Wesen und Aufgabe der Verwaltungslehre; M. Seydel: Sicherheitspolizei u. s. w.

Das Werk ist durch diese Erweiterungen um ca. 40 Bogen stärker geworden und erscheint deshalb statt in 2 in 3 Bänden.

Die Aufgabe, welche sich der Herausgeber für sein Handbuch gestellt hat: nicht nur ein Lehrbuch für die Zwecke des akademischen Unterrichts zu liefern, sondern auch allen denen, die im praktischen Leben stehen und Auskunft über die Lehren der Wissenschaft in den sie interessirenden volkswirthschaftlichen Verhältnissen und Fragen haben wollen, diese Auskunft zu ertheilen, erfüllt dasselbe in vollem Masse und sind wir überzeugt, dass die Anerkennung, welche die erste Auflage im Inlande und im Auslande gefunden hat, demselben in noch erhöhtem Masse in seiner neuen Gestalt zu Theil werden wird.

Der Schienenweg der Eisenbahnen. Von Ferdinand Loewe, Professor der Ingenieurwissenschaften an der Königlich Bayerischen technischen Hochschule zu München. Mit 142 Abbildungen. Wien. A. Hartleben's Verlag, 1887.

Das als achter Band der in dem vorgenannten Verlage erschienenen bezw. erscheinenden „Bibliothek des Eisenbahnwesens" veröffentlichte Buch bezweckt, seinem Vorworte nach, einerseits den Studirenden technischer Hochschulen und den im praktischen Leben stehenden gereiften Fachleuten, andererseits einem weiteren Kreise von Gebildeten, welche aus irgend einer Veranlassung sich über eisenbahntechnische Angelegenheiten zu unterrichten wünschen, das erforderliche Material zu liefern. Um diesem „Doppelzwecke" (eigentlich wohl „dreifachen Zwecke") zu genügen, sind u. a. diejenigen Entwickelungen, deren Verständniss ein höheres Mass mathematischer Vorkenntnisse bedingt, in einen besonderen Anhang verwiesen.

Die gleichzeitige Berücksichtigung der bezeichneten Zwecke ist unseres Erachtens für das Gesammtergebniss nicht sehr vortheilhaft gewesen. Einerseits vermisst man eine wünschenswerthe geistige Vertiefung, andererseits sind die eingefügten wissenschaftlichen Erörterungen zum Theil bereits störend, und die Schwierigkeiten, welche dem, hinsichtlich des Umfanges seiner Arbeit anscheinend beschränkten Verfasser unter den vorliegenden Verhältnissen naturgemäss erwachsen mussten, unverkennbar. Dass einem Studirenden, und noch viel weniger einem im praktischen Leben stehenden gereiften Fachmanne auf 375 Seiten mittleren Formats ein ausreichendes Material über das weitschichtige Gebiet des Unterbaues und des Oberbaues einschliesslich der Gleisverbindungen nicht zur Verfügung gestellt werden konnte, bedarf für denjenigen, welcher nur oberflächlich mit der überaus umfangreichen Litteratur dieser beiden Sondergebiete vertraut ist, keiner weiteren Erläuterung. Die Darstellung bietet in der That auch nichts wesentlich Neues. Im übrigen muss anerkannt werden, dass das bereits vorhandene Material mit Sorgfalt verwerthet und in reichlichem Umfange bezeichnet ist. Ganz besonders stützt sich der Verfasser in seinen Auseinandersetzungen auf die Ergebnisse der sehr eingehenden Untersuchungen, welche der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, speziell in seinen Technikerversammlungen, bereits seit langen Jahren den in Frage kommenden Einzelheiten gewidmet hat und fortgesetzt noch widmet.

Wennschon wir bereitwilligst zugeben können, dass der Inhalt des Werkes für Lernende und für Nichtfachleute viel Belehrendes enthält, so sind wir leider doch nicht in der Lage, den Wunsch des Verfassers, dass dasselbe „allen berechtigten Ansprüchen" genügen möge, als erfüllt erachten zu können. Dem rühmenswerthen Bestreben, durch das Buch „zur gebührenden Werthschätzung der Technik überhaupt" beizutragen, würde ausserdem unserer Ueberzeugung nach besser dadurch entsprochen sein, wenn dasselbe ausschliesslich dem Anschauungsvermögen derjenigen Kreise angepasst worden wäre, in welchen die Werthschätzung der Technik noch als wünschenswerth bezeichnet werden kann. Für eine derartige Behandlung des Stoffes bietet das vorliegende Werk jedenfalls eine treffliche Grundlage. K—e.

Der „Gothaische Genealogische Hofkalender" nebst diplomatisch-statistischem Jahrbuche für 1887 (Verlag von Justus Perthes in Gotha) liegt vor Jahresschluss in der gewohnten handlichen und tadellosen Ausstattung wieder vor uns. Die Ausführlichkeit und Genauigkeit seiner Angaben machen denselben zu einem unentbehrlichen weil verlässlichen politischen und statistischen Hilfsbuch, dessen zweckmässige Eintheilung ein leichtes Auffinden des Gesuchten sichert. Es liegen diesem Jahrgange wieder die neuesten Aenderungen in genealogischer, politischer, militärischer und statistischer Hinsicht nach den besten Quellen zu Grunde. In der Bevölkerungsstatistik ist den neuesten Zählungen Rechnung getragen, ebenso in der statistischen Abtheilung dem internationalen Telegraphenverkehr und dem Weltpostverein. Die Angaben über Finanzen, Armee, Flotte, Handel und Schifffahrt, sowie über die Verkehrsanstalten sind fast sämmtlich neu.

Miszellen.

Datum der Betriebseröffnung der ersten Eisenbahn in verschiedenen Ländern.

Nach Angabe der „Annales industr." vom 1. August d. J. wurde die erste Eisenbahn eröffnet:

in England	am	27. September	1825,
„ Oesterreich	„	30. „	1828,
„ Frankreich	„	1. Oktober	1828,
„ den Vereinigten Staaten von Nordamerika	„	28. Dezember	1829,
„ Belgien	„	3. Mai	1833,
„ Deutschland	„	7. Dezember	1835,
„ Cuba	„	—	1837,
„ Russland	„	4. April	1838,
„ Italien	„	— September	1839,
„ der Schweiz	„	15. Juli	1844,
„ Jamaika	„	21. November	1845,
„ Spanien	„	24. Oktober	1848,
„ Kanada	„	— Mai	1850,
„ Mexiko	„	—	1850,
„ Peru	„	—	1850,
„ Schweden	„	—	1851,
„ Chile	„	— Januar	1852,
„ dem Indischen Reiche	„	18. April	1853,
„ Norwegen	„	— Juli	1853,
„ Portugal	„	—	1854,
„ Brasilien	„	21. April	1854,
„ Victoria (Australien)	„	14. September	1854,
„ Columbien	„	28. Januar	1855,
„ Neu-Südwales	„	25. September	1855,
„ Aegypten	„	— Januar	1856,
„ Natal	„	26. Juni	1860,
„ der Türkei	„	4. Oktober	1860.

Spezialbierwagen.

Unsere in No. 10 der diesjährigen Zeitung enthaltene Anregung, die Ausnützung der leer zurückgehenden Spezialbierwagen ist von allen betheiligten Kreisen als zutreffend anerkannt worden, und haben die daran angeknüpften Verhandlungen dazu geführt, dass folgende Bestimmung in die Tarife aufgenommen worden ist:

„Werden gebrauchte, leere Bierfässer in für den Biertransport besonders eingerichteten Wagen verladen, welche nach der Bestimmungsstation der leeren Fässer zurückgehen, so wird die Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 1 000 kg pro Wagen, zu den Sätzen des Spezialtarifs III berechnet, sofern sich nicht für das halbe Gewicht zu den Sätzen der Stückgutklasse eine billigere Fracht ergibt. Auf solche Sendungen finden die Bestimmungen für Wagenladungen Anwendung."

Mit dieser Massregel ist sowohl den Interessen der Bierversender und Bierempfänger als auch denen der Eisenbahnen in umfassendster Weise Genüge geleistet. —r.

Unseres Wissens ist die vorstehende Bestimmung bisher noch nicht a l l g e m e i n, wie vielleicht aus dem Wortlaute der Mittheilung geschlossen werden könnte, sondern erst von einem Theile der betreffenden Bahnen in die Tarife aufgenommen. Eine Ausdehnung der Massregel auf weitere Bahnen dürfte jedoch vielleicht demnächst zu gewärtigen sein. D. Red.

Tunnel zwischen Dänemark und Schweden.

Nach neueren Mittheilungen sollen die Verhandlungen über die Herstellung einer unterseeischen Tunnelverbindung zwischen Dänemark und Schweden, über welche wir in No. 64 S. 713 und in No. 93 S. 992 d. Ztg. berichtet haben, noch nicht abgebrochen sein. Bei den bezüglichen Berathungen, welche zwischen Vertretern der Dänischen und Schwedischen Regierung, sowie der Französischen Unternehmergesellschaft stattgefunden haben, sind jedoch Schwierigkeiten hinsichtlich der Finanzirung der Unternehmung aufgetreten, deren Beseitigung indessen nicht unwahrscheinlich sein mag, zumal die betheiligten Regierungen sich der Ausführung des Projektes nicht abgeneigt gezeigt haben sollen. Es wird als sicher angenommen, dass dieselbe, falls sie überhaupt zu Stande kommt, einer Privatgesellschaft übertragen werden dürfte, während der Tunnelbetrieb jedoch den beiderseitigen Regierungen vorbehalten bleiben dürfte. Nachdem den Unternehmern bereits gestattet worden war, ein völlig ausgearbeitetes Projekt vorzulegen, haben dieselben neuerdings auch die Genehmigung zu örtlichen Spezialuntersuchungen und Bohrungen erhalten, welche voraussichtlich noch in diesem Winter auf der Ostseite der Dänischen Insel Amak zwischen Kastrup und Dragör vorgenommen werden dürften. Für die Herstellung des Tunnels wird ein Zeitraum von drei Jahren als ausreichend bezeichnet. K—e.

Berichtigung. In No. 96 hat es auf S. 1022, Spalte 1 Zeile 3 von unten statt „Stollberg" zu heissen „Z s c h o p a u".

I. Offizielle Anzeigen.

1. Berichtigungen.

Im Staatsbahn - Gütertarif **Bromberg-Berlin** beträgt in der Stationsverbindung Peitz C. G.-Weissenhöhe der Ausnahmesatz für Getreide etc. nicht 1,01, sondern 1,31 *M.* pro 100 kg, ebenso die kilometrische Entfernung nicht 27, sondern 279 km. Ferner betragen im Nachtrag IV desselben Tarifs die Entfernungen in den Stationsverbindungen:

Brechelshof-Altemühle	nicht 560,	sondern 512	km
Chorin-Bölkau	„ 436,	„ 437	„
Stettin Pers.-Bhf.-Kahlbude	„ 363,	„ 364	„
Usedom-Bölkau	„ 448,	„ 449	„
Ueckermünde-Carthaus	„ 460,	„ 461	„
Westend-Lappin	nicht 486,	sondern 485	km
Buch-Zuckau	„ 498,	„ 497	„
Conradsthal-Zuckau	„ 543,	„ 550	„
Halensee-Zuckau	„ 596,	„ 496	„
Jauer-Gusow	„ 212,	„ 242	„

Vorstehende Aenderungen treten mit sofortiger Gültigkeit in Kraft, soweit nicht durch dieselben Tariferhöhungen herbeigeführt werden. Letztere treten erst am 26. Januar k. J. in Kraft.

Bromberg, den 11. Dezember 1886. (2585)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Auf den Seiten 6—9 des vom 1. Dezember d. J. ab gültigen Nachtrags X zum Heft 1 des Gütertarifs ist im Kopfe der Tabelle an Stelle des Stationsnamens „Peitz" die Stationsbezeichnung „Zeitz" zu setzen, auch ist das Gültigkeitsdatum für die mit * versehenen kilometrischen Entfernungen vom **15.** in den **16.** Februar 1887 abzuändern. Insoweit hierdurch für Peitz Erhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 1. Februar 1887 ab. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Expeditionen.

Erfurt, den 13. Dezember 1886. (2586)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. E r ö f f n u n g d e r H a l t e s t e l l e H a b s c h e i d e r M ü h l e f ü r d e n

Personenverkehr. Nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln ist am 15. d. Mts. die an der Strecke Gerolstein-Bleialf zwischen den Stationen Pronsfeld und Bleialf gelegene, und zwar von ersterer 6,2, von letzterer 4,4 km entfernte Haltestelle Habscheider Mühle für den Personenverkehr eröffnet worden.
Berlin, den 14. Dezember 1886. (2587)
Die geschäftsführende Direktion.
Reitzenstein.

3. Verkehrsschliessung.

Vom 20. Dezember cr. ab wird der Umschlagsverkehr auf den **Wasserumschlagstellen zu Pöpelwitz** und am **Oderthorbahnhof** hierselbst für sämmtliche Güter bis auf Weiteres geschlossen. Die Wiedereröffnung des Verkehrs wird s. Z. öffentlich bekannt gemacht werden.
Breslau, den 14. Dezember 1886. (2588)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 5. d. Mts. (abgedruckt in No. 97 Inseratnummer 2534 d. Ztg.) wird hierdurch mitgetheilt, dass die Verkehrsstörung zwischen den Stationen Kasinawielka und Dobra der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) am 2. Dezember l. J. 5 Uhr N. M. behoben worden ist.
Wien, am 13. Dezember 1886. (2589)
Der Abtheilungsvorstand.
Neumann.

Deutsch-Italienischer Verkehr. Nachdem die Verkehrsunterbrechung zwischen den Stationen Ceriale und Alassio beseitigt ist, ist der Betrieb auf der ganzen Linie Genua - Ventimiglia mit dem 5. d. Mts. wieder aufgenommen worden.
Unsere Bekanntmachung vom 23. v. Mts. wird hierdurch aufgehoben.
Strassburg, den 13. Dezember 1886. (2590)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

5. Güterverkehr.

Die Bestimmungen des diesseitigen **Lokal-Gütertarifs**, Theil II, vom 1. Juli 1885 (Seite 10 Zusatzbestimmung zu § 61 des Betriebsreglements) betreffend die Auslieferung der mit direkten Frachtbriefen aus Russland eingehenden Gütersendungen an die Inhaber der Russischen Duplikat-Frachtbriefe werden in gleicher Weise auf die Station Eydtkuhnen ausgedehnt.
Bromberg, den 13. Dezemb. 1886. (2591)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Russischer Eisenbahn - Verband. Die Station Ostaschkow loco der Nikolai-Bahn wird für den Flachsverkehr in die Ausnahme-Tarife I A und I B mit den für Ostaschkow transito gültigen Frachtsätzen aufgenommen. Im Ausnahme-Tarif I B werden die in der Tarif-Tabelle I enthaltenen westlichen Schnittfrachtsätze für den Verkehr nach Oderberg loco und transito von den Russischen Stationen Iwanowka, Ostrow, Pskow, Narwa, Reval und Dorpat für Flachs à 10 000 kg um je 0,07 *M.*, für Flachsheede und Werg à 10 000 kg um je 0,04 *M.* und die in der Tarif-Tabelle II enthaltenen westlichen Schnittsätze nach Oderberg loco und transito für Flachs etc. à 10 000 kg um je 0,05 *M.* pro 100 kg ermässigt.
Vorstehende Tarifänderungen treten von sofort in Kraft.
Bromberg, den 10. Dezbr. 1886. (2592)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im **Westdeutschen Verbande** werden fortan bis auf Weiteres leere Bierfässer in leer zurückgehenden Bierwagen im Mindestgewicht von 1 000 kg pro Wagen zu den Frachtsätzen des Spezialtarifes III befördert.
Das Nähere ist bei den Expeditionen der Verbands-Stationen zu erfahren.
Hannover, den 13. Dezbr. 1886. (2593)
Königliche Eisenbahndirektion.

Steinkohlen - Verkehr mit Belgien. Nachdem die Zeche Maria bei Station Höngen wiederum Anschluss an die diesseitige Bahn gefunden hat, wird die genannte Station mit Gültigkeit vom 1. Januar 1887 ab mit direkten Frachtsätzen für Steinkohlen, Kokes und Briquets in Wagenladungen à 10 000 kg etc. in den Verkehr mit Stationen der Belgischen Staatsbahn, der Grossen Belgischen Centralbahn und der übrigen Belgischen Bahnen (Ausnahmetarife vom 15. Februar 1877 und vom 1. Januar 1880) aufgenommen werden.
Nähere Auskunft ertheilt die betreffende Güterexpedition.
Köln, den 14. Dezember 1886. (2594)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Main-Neckarbahn. Mit Gültigkeit vom 15. d. M. wird zum Main-Neckarbahn-Hessische Ludwigsbahn Gütertarif der Nachtrag V ausgegeben, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Hessischen Nebenbahn Worms-Offstein; ferner gelangt der Nachtrag VI, enthaltend Frachtsätze für Station Pfungstadt, gültig vom Zeitpunkt der Betriebseröffnung der Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt zur Ausgabe.
Exemplare der Nachträge sind durch unsere Expeditionen zu beziehen. (2595)
Darmstadt, den 13. Dezember 1886.
Direktion der Main-Neckarbahn.

Russisch - Böhmischer Flachsverkehr. Die Station Ostaschkow loco der Nikolaibahn wird in den vom 1. Oktober d. J. gültigen Flachstarif mit den für Ostaschkow transito gültigen Frachtsätzen von sofort aufgenommen.
Bromberg, den 10. Dezember 1886. (2596)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verbandverkehr. Theil II Tarifheft 1. Für Mehlsendungen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder bei Zahlung der Fracht hierfür von Jägerndorf O. S. E. und M. S. C. B. nach Prag Oe. U. St. E. G. und Oe. N. W. B. kommt für die Zeit vom 15.—31. dieses Monats ein durch eine Refaktie der Oesterreichischen Bahnen gebildeter ermässigter Ausnahmefrachtsatz zur Anwendung. Derselbe beträgt abzüglich der nach dem gegenwärtigen Koursstande sich ergebenden Kürzung 1,30 *M.* für 100 kg.
Breslau, den 13. Dezember 1886. (2597)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach der Hessischen Ludwigsbahn. Am 15. d. Mts. erscheint zum Saarkohlentarife No. 3 vom 1. Oktober 1881 der Nachtrag V, welcher direkte Frachtsätze für die an der neuen Nebenbahn Worms-Offstein belegenen Stationen Heppenheim a. d. Wiese, Horchheim und Offstein enthält.
Köln, den 13. Dezember 1886. (2598)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Mitteldeutscher Eisenbahn - Verband. Vom 20. Dezember d. J. ab wird widerruflich für gebrauchte leere Bierfässer, welche in für den Biertransport besonders eingerichteten, nach der gleichen Bestimmungs - Station zurückgehenden Wagen verladen werden, die Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 1 000 kg pro Wagen zu den Sätzen des Spezialtarifs III berechnet, sofern sich nicht für das halbe Gewicht zu den Sätzen der Stückgutklasse eine billigere Fracht ergibt. Auf solche Sendungen finden die Bestimmungen für Wagenladungen Anwendung.
Erfurt, den 13. Dezember 1886. (2599)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Die Einführung der neuen Tarife und Tarifnachträge im **Süddeutschen Verbands-Güterverkehr mit Oesterreich - Ungarn**, welche in der Bekanntmachung vom 14. Oktober d. J. in Aussicht gestellt ist, wird am 1. Februar 1887 erfolgen.
Mit Einführung derselben werden die in den Tarifheften No. 1—6 und No. 8—13 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes No. 2 für ungereinigte Bettfedern ohne Ersatz ausser Kraft treten.
München, den 14. Dezember 1886. (2600)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 99 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 18. Dezember 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

5. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Rheinischer Nachbar-Kohlenverkehr. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 25. Mai d. J. wird hiermit zur Kenntniss gebracht, dass nunmehr auch die vom 1. Januar 1887 ab gültigen Hefte 4, 5, 6, 7 und 9 des Ausnahmetarifs B für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Rheinischen Nachbarverkehr bei den betheiligten Verwaltungen und Güterexpeditionen käuflich zu haben sind.

Es betrifft:

a) Heft 4 den Verkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.) nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrhein.) sowie der Eisern-Siegener Bahn,

b) Heft 5 den Verkehr von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrhein.) und Köln (rechtsrhein.) sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach Stationen der Aachen-Jülicher Bahn, ferner von Höngen und Morsbach A. J. nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.),

c) Heft 6 den Verkehr von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrhein.) und Köln (rechtsrhein.) nach Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn, ferner von Eving und Zeche Gneisenau bei Derne D. G. E. nach Stationen der genannten Bezirke und der Eisern-Siegener Bahn und

d) Heft 7 bezw. 9 den Verkehr von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrhein.) und Köln (rechtsrhein.) sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn nach den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatsbahn bezw. Station Georgsmarienhütte der Georgs-Marien-Hütten-Eisenbahn.

Verkaufspreis des Heftes 4 = 40 ₰, des Heftes 6 = 20 ₰ und der übrigen Hefte je 10 ₰ das Stück.

Das den Verkehr von Station Georgsmarienhütte nach verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.) betreffende, seit dem 20. November 1881 bestehende Heft 8 des Rheinischen Nachbar-Kohlentarifs wird einstweilen nicht ersetzt und bleibt daher über den 1. Januar 1887 hinaus noch in Kraft.

Köln, den 15. Dezember 1886. (2601)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Die im Heft 5 des **Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Kohlentarifs** enthaltenen Sätze für den Verkehr von Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch und linksrheinisch) und der Aachen-Jülicher Bahn nach Utrecht, Station der Niederländischen Centralbahn und Utrecht (Gasfabrik) treten am 1. Februar 1887 ausser Kraft.

Sendungen nach Utrecht werden in der Folge nur nach Station Utrecht der Niederländischen Rheinbahn, deren Bahnhof von der Niederländischen Centralbahn mitbenutzt wird, oder nach der gleichnamigen Station der Niederländischen Staatsbahn abgefertigt.

Elberfeld, den 15. Dezember 1886. (2602)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Vom 15. d. Mts. ab wird der widerrufliche Ausnahmetarif J für Rohzucker im Verkehr mit Bayreuth wie folgt erweitert:

Haynau	a)	2,14	Heidersdorf	a)	2,51
	b)	1,97		b)	2,31
Möhlten	a)	2,19	Münsterberg	a)	2,33
	b)	2,02		b)	2,15
Ottmachau	a)	2,36	Rothsürben	a)	2,54
	b)	2,18		b)	2,34

Mark für 100 kg.

Breslau, den 13. Dezember 1886. (2603)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Am 20. Dezember 1886 tritt der Nachtrag VIII zum **Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Breslau** in Kraft. Derselbe enthält:

1. Erweiterung der Spezialbestimmungen zu § 50;
2. Aenderungen und Ergänzungen zu den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
3. Gültigkeitstermin der Frachtberechnung für die durch Nachtrag VII aufgenommenen Stationen der Strecke Trachenberg-Herrnstadt;
4. Aenderung der Schreibweise der Stationsnamen Konojad und Najmowo und Zusatzbezeichnung „bei Breslau" für die Station Schönborn;
5. Aufnahme der Stationen bezw. Haltestellen der Neubaustrecke Hundsfeld-Trebnitz i/Schl., Gross-Gorzütz, Roggenhausen und Lessen in den direkten Verkehr;
6. Erweiterung des Ausnahmetarifs 1 für Getreide etc., für den Verkehr mit Neumühl-Kutzdorf und für Posen;
7. Verlängerung der Dauer der Gültigkeit des Ausnahmetarifs 2 für Blei und Zink etc., für Berlin Ostbahnhof, bis Ende 1887;
8. Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Frachtberechnung für Langeisen, bis Ende 1887;
9. Aenderungen und Berichtigungen zum Haupttarif und zu den Nachträgen.

Die Berechnung der Fracht nach den erhöhten Kilometerentfernungen zwischen Collin-Culmsee und Pleiskehammer-Simonsdorf findet erst vom 1. Februar 1887 ab statt.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch Vermittelung unserer Billetexpeditionen zu beziehen.

Bromberg, den 11. Dezember 1886. (2604)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Im **Deutsch-Niederländischen Eisenbahn-Verbande** treten am 15. Januar 1887 in Kraft:

1. Ein besonderer Theil II des Güter-Tarifs, enthaltend:
   A. Spezial-Bestimmungen zum Betriebs-Reglement,
   B. Spezielle Tarif-Vorschriften.
2. Das Tarifheft 1 für den Verkehr zwischen Stationen des Königlich Preussischen Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover, der Warstein-Lippstadter Eisenbahn und der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen, der Holländischen, der Niederländischen Rhein-, der Niederländischen Central- und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft andererseits. Dasselbe enthält u. A. allgemeine Tariftabellen für die Stationen des Königlich Preussischen Direktionsbezirks Hannover und der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnen, Ausnahme-Tarife für Holz, Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren, gebrannten Kalk, Rohzucker, Petroleum und Naphta, Gemüse, Tabak, Reis und Reismehl, sowie Abfälle von Reis, Steinmaterial zur Pflasterung und Befestigung von Wegen und Plätzen.

Gegenüber den zur Zeit bestehenden Tarifen bringt das Tarifheft 1 zahlreiche Ermässigungen der Frachtsätze; für einzelne Verkehrsbeziehungen und Tarifklassen treten auch Erhöhungen ein (jedoch bleiben in solchen Fällen die früheren Sätze noch bis zum 1. Februar 1887 in Kraft. Ebenso behalten die Frachtsätze für diejenigen Verkehrs-Beziehungen, welche in den neuen Tarif nicht wieder aufgenommen sind, noch bis zum 1. Februar 1887 Gültigkeit).

Aufgehoben werden folgende Tarife:

1. Der Verbands-Güter-Tarif vom 1. Oktober 1879 für den Niederländisch-Norddeutschen Eisenbahn-Verband.
2. Der Verbands-Güter-Tarif vom 1. August 1880 für den Niederländisch-Westfälisch-Oldenburgischen Eisenbahn-Verband.
3. Der Anhang vom 1. April 1879 zu dem unter 1 bezeichneten Tarif.
4. Der provisorische Gütertarif vom 1. Mai 1884 für den Deutsch-Niederländi-

schen Eisenbahn - Verband (Verkehr zwischen den Stationen Ihrhove und Leer der Oldenburgischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Niederländischen Staatsbahnen andererseits).

5. Der Verbands - Güter - Tarif vom 1. Januar 1880 für den Verkehr zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen und Aachen - Jülicher Bahn einerseits und Stationen der Niederländischen Staatseisenbahnen, der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft und der Niederländischen Central - Eisenbahn andererseits über Venlo (Verkehr mit den Stationen Cassel, Guntershausen, Soest und Wilhelmshöhe).

6. Der Verbands - Güter - Tarif vom 10. Juli 1880 für den Verkehr zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn einerseits und Stationen der Holländischen Eisenbahn - Gesellschaft andererseits über Winterswyk (Verkehr mit den Stationen Cassel, Guntershausen, Soest und Wilhelmshöhe).

7. Die Frachtsätze des am 7. Januar 1881 eingerichteten Verkehrs zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und den Stationen der Niederländischen Rheinbahn Amsterdam, Rotterdam's Gravenhage, Leiden und Utrecht über Emmerich bezw. Cleve-Zevenaar (Verkehr mit den Stationen Cassel, Guntershausen, Soest und Wilhelmshöhe).

8. Der Tarif vom 1. Januar 1880 für die direkte Beförderung von Gütern im Verkehre zwischen Stationen der Köln-Mindener Eisenbahn und Stationen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn über Emmerich (Verkehr mit den Stationen der Strecken Ahlen-Minden und Herford-Detmold, mit Bremen, Harburg und Rotenburg).

9. Der provisorische Tarif vom 1. Januar 1880 für den Transit-Güter-Verkehr der Station Amsterdam (der Holländischen Bahn), sowie den Stationen Rotterdam, Dordrecht, Middelburg und Vlissingen (der Niederländischen Staatsbahnen) mit (ehemaligen) Köln - Mindener Stationen über Wesel-Boxtel bezw. Venlo (Verkehr mit den Stationen der Strecke Ahlen-Herferd-Detmold).

10. Der Verbands - Güter - Tarif vom 10. März 1881 für den Verkehr zwischen Stationen der (ehemaligen) Köln-Mindener Bahn einerseits und Stationen der Holländischen Eisenbahn - Gesellschaft andererseits über Winterswyk (Verkehr mit den Stationen an der Strecke Ahlen-Herford-Detmold).

11. Der Tarif vom 10. September 1878 für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Köln-Mindener und Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn einerseits und Stationen der Nordbrabant - Deutschen Eisenbahn andererseits via Wesel resp. Dülmen - Wesel (Verkehr mit den Stationen der Strecke Ahlen-Minden, mit Bremen, Buchholz und Harburg).

12. Die am 5. Februar 1881 im Wege der Bekanntmachung eingeführten Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen sämmtlichen Köln-Mindener Tarifstationen — ausgenommen die Station Wesel und die an den Strecken Wesel-Bocholt und Wesel-Haltern-Hamburg gelegenen Stationen, sowie Recklinghausen — einerseits und der Niederländischen Staatsbahnstation Rotterdam andererseits über Venlo, sowie für den Güterverkehr zwischen den Köln - Mindener Stationen Deutz, Deutzerfeld, Dortmund, Dortmund-Union, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hamm, Herne, Ruhrort Rhein, Ruhrort Hafen, Schalke, Siegburg, Siegen, Troisdorf, Wanne, Benrath, Kirchen, Sterkrade, Dillenburg und Sinn einerseits und den Niederländischen Staatsbahnstationen Dordrecht, Middelburg und Vlissingen andererseits über Venlo (Verkehr mit den Stationen der Strecken Ahlen - Minden und Herford-Detmold).

13. Der Ausnahme-Tarif vom 1. April 1883 für die Beförderung von gebranntem Kalk in Wagenladungen von je 10 000 kg im Verkehre zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktions - Bezirke Köln (rechtsrh.) und Hannover einerseits und

a) Stationen der Niederländischen Staatsbahnen,

b) Stationen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn und

c) Stationen der Holländischen Eisenbahn andererseits,

sowie der Ausnahme-Tarif vom 15. Mai 1883 für die Beförderung von gebranntem Kalk im Verkehre zwischen Stationen der bezeichneten Direktionsbezirke einerseits und Stationen der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn andererseits (Verkehr mit den Stationen Beckum, Beckum-Ennigerloh, Brackwede, Geseke und Höxter).

14. Der Ausnahme-Tarif vom 15. Juni 1885 für die Beförderung von Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren im Verkehre der Stationen Bielefeld, Brackwede, Geseke, Lippstadt, Osnabrück und Soest des Direktionsbezirks Hannover und der Stationen Belecke und Warstein der Warstein-Lippstadter Eisenbahn mit Niederländischen Hafenstationen (Niederländisch - Westfälisch - Oldenburgischer, Niederländisch-Norddeutscher und Köln-Minden-Niederländischer Verband).

15. Die am 15. Januar bezw. 17. Mai 1881 im Wege der Bekanntmachung eingeführten Frachtsätze für die Beförderung von gebranntem Kalk in Wagenladungen von 10 000 kg von Beckum und Beckum-Ennigerloh nach Elst über Emmerich-Arnheim.

16. Die durch Nachtrag I vom 1. Juli 1882 u. f. zum Güter-Tarif vom 1. April 1882 für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrh.) einerseits und Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Hannover andererseits eingeführten Frachtsätze für die Station Nymegen.

17. Der Güter-Tarif vom 1. Juni 1882 für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.) einerseits und Stationen der Braunschweigischen Eisenbahnen andererseits (Verkehr Einbeck-Nymegen).

Die Frachtsätze der vorstehend unter 1, 2, 3, 5 bis 10 und 16 bezeichneten Tarife und der Nachträge zu denselben treten indessen nur insoweit ausser Kraft, als dieselben den Verkehr mit den Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Hannover bezw. der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Niederländischen Staats-, der Niederländischen Rhein-, der Niederländischen Central-, der Holländischen und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn andererseits betreffen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsverwaltungen und die unterzeichnete Direktion, vom 15. Januar 1887 ab auch die Güter-Expeditionen der am Verbandsverkehr betheiligten Stationen.

Elberfeld, den 16. Dezbr. 1886. (2605)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Galizischer Gemeinschafts - Verkehr. Aufhebung direkter Frachtsätze. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1887 gelangen sämmtliche direkten Frachtsätze zwischen den im Heft 1 bezw. 6 des vorbezeichneten Verkehrs enthaltenen Stationen Radziszów, Skawina, Swoszowice und Tuchów der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Galizische Linien), dann der Station Zabierzów der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und sämmtlichen in den genannten Heften enthaltenen Stationen der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn andererseits zur Aufhebung.

Für die Abfertigung der Transporte in diesen Relationen kommen von obigem Zeitpunkte die im Galizischen Gemeinschafts-Verkehre rücksichtlich der Beförderung von Gütersendungen zwischen Nichtverbandstationen bestehenden speziellen Tarifbestimmungen zur Anwendung.

Wien, den 13. Dezember 1886. (2606)
Die Generaldirektion
der K. K. pr. Galizischen Carl-Ludwigbahn,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

An Stelle des Tarifs für den **Personen- und Gepäckverkehr** zwischen Stationen der Berlin-Anhaltischen Bahn einerseits und der Thüringischen, Werrabahn und Saalbahn andererseits vom 15. Februar 1877 nebst Nachträgen, sowie des Tarifs für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Halle-Sorau-Gubener und Thüringischen Stationen vom 1. Januar 1877 tritt mit dem 15. d. M. unter der Bezeichnung „Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt nördlich und östlich von Halle einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt westlich von Halle, sowie Stationen der Saal-, Werra-, Eisenberg - Crossener, Friedrichrodaer, Ruhlaer-, Arnstadt-Ichtershausener und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn andererseits" ein neuer Tarif in Kraft, in welchen die bisherigen Taxen unverändert übernommen worden sind. Nur für den Verkehr mit Stationen der Saal-Eisenbahn kommen durch den neuen Tarif anderweite zumeist erhöhte Taxen zur Einführung, welche jedoch erst mit dem 1. Januar 1887 in Kraft treten.

Ausserdem enthält der neue Tarif neue Fahrpreise und Gepäcktaxen für den Verkehr mit Stationen der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn.

Näheres durch die Billetexpeditionen.

Erfurt, den 13. Dezember 1886. (2607)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Tarifangelegenheit. Am 1. Januar 1887 tritt der Nachtrag VIII zu den reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für den Personen- und Gepäckstransport, dann für die mit diesem Transporte im Zusammenhange stehende Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Süd - Norddeutschen Verbindungsbahn, gültig vom 1. Februar 1883, in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Neue bezw. geänderte Fahrpreise für Tour- und Retourbillets,

2. Aenderung bezw. Ergänzung der Tarifbestimmungen über Fahrbegünstigungen für Arbeiter,

3. Abonnementkarten für die Strecke Aussig-Schreckenstein und

4. Kilometerzeiger für die Station Reichenau-Gablonz.

Wien, am 11. Dezember 1886. (2608)
Die Centralverwaltung.

7. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Altona-Kieler Eisenbahn. Die diesjährige Ausloosung der Prioritätsobligationen I. und II. Emission der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft hat am 2. Juli d. J. stattgefunden und sind in derselben folgende Nummern gezogen worden:

1. 4 pCt. Prioritätsobligationen I. Emission
mit Zinskoupons No. 6 bis 20 und Talons (20. Ausloosung).

50 Stück à 150 Thlr. oder 450 *M.*
No. 41 68 174 211 281 394 500 560 747 769 1135 1146 1250 1429 1550 1646 1775 1888 1998 2026 2159 2253 2614 2760 2837 2862 2964 2968 3112 3306 3441 3469 3585 3642 3764 3772 3932 3938 3955 4192 4228 4292 4383 4389 4430 4642 4707 4736 4917 4989.

25 Stück à 300 Thlr. oder 900 *M.*
No. 5042 5052 5077 5145 5298 5372 5617 5899 6044 6116 6169 6458 6463 6912 6933 6969 7113 7171 7222 7227 7367 7380 7424 7449 7476.

10 Stück à 750 Thlr. oder 2 250 *M.*
No. 7559 7626 7699 7923 8023 8044 8045 8076 8096 8116.

5 Stück à 1 500 Thlr. oder 4 500 *M.*
No. 8574 8724 8748 8970 8983.

2. 4 pCt. konvertirte, früher 5 pCt. Prioritätsobligationen II. Emission
mit Zinskoupons No. 3 bis 20 und Talons (16. Ausloosung).

I. Theil.

135 Stück à 100 Thlr. oder 300 *M.*
No. 84 297 325 400 450 509 570 600 661 686 723 858 869 898 970 1002 1159 1191 1278 1293 1400 1402 1417 1487 1581 1601 1690 1729 1858 1878 2150 2465 2638 2780 2905 3126 3140 3313 3403 3420 3562 3625 3769 3856 3992 4093 4244 4365 4413 4492 4555 4684 4795 4826 4874 4886 5004 5019 5538 5599 5712 5840 5851 5868 5875 5878 5892 6334 6439 6585 6606 6876 7030 7057 7075 7221 7222 7232 7272 7476 7631 7803 7836 7858 7930 8195 8203 8262 8446 8455 8548 8649 8698 8814 8855 8926 8964 9071 9220 9319 9381 9459 9692 9735 9803 9852 9919 9972 9975 9994 10100 10148 10210 10371 10374 10384 10439 10493 10588 10606 10773 11051 11081 11163 11280 11352 11425 11432 11580 11645 11930 12114 12117 12171 12441.

27 Stück à 500 Thlr. oder 1 500 *M.*
No. 12647 12930 12954 13015 13040 13084 13087 13196 13204 13274 13286 13354 13624 13657 13819 13861 14017 14247 14550 14569 14575 14653 14692 14785 14900 14927 14972.

II. Theil.

58 Stück à 100 Thlr. oder 300 *M.*
No. 15037 15053 15321 15649 15807 15848 15889 15900 15902 15920 15986 15987 15988 16172 16227 16300 16409 16417 16511 16948 16992 17041 17090 17123 17140 17272 17280 17382 17446 17552 17579 17697 18013 18212 18345 18359 18374 18525 18529 18701 18743 18751 18770 18926 18927 18948 19000 19072 19133 19171 19252 19280 19291 19356 19419 19792 19889 19899.

10 Stück à 500 Thlr. oder 1 500 *M.*
No. 20049 20086 20164 20223 20271 20527 20705 20717 20797 20916.

Eine Ausloosung von Altona - Kieler Prioritätsobligationen III. und IV. Emission hat mit Rücksicht auf die zum 2. Januar 1887 erfolgte Kündigung dieser Anleihen in diesem Jahre nicht stattgefunden.

Die Auszahlung der Kapitalbeträge der gezogenen vorbezeichneten Nummern mit Zinsen bis zum 31. Dezember d. J. erfolgt gegen Einlieferung der Obligationen mit den dazu gehörigen Zinskoupons und Talons vom 2. Januar 1887 an täglich, mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage, bei unserer Hauptkasse im hiesigen Bahnhofsgebäude und den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg, sowie bei der Königlichen Eisenbahn - Hauptkasse (Abtheilung für Werthpapiere) zu Berlin, Leipziger Platz 17 a. Die ausgeloosten Prioritätsobligationen II. Emission können auch bei der Norddeutschen Bank in Hamburg eingelöst werden.

Von den in früheren Ausloosungen gezogenen Nummern der I., II., III. und IV. Emission sind bisher folgende Prioritätsobligationen nicht eingelöst worden:

I. Emission.

a) aus der 18. Ausloosung: No. 416 417 790 2102 2143 4527,
b) aus der 19. Ausloosung: No. 1982 3739 4878 6468.

II Emission II. Theil.

aus der 8. Ausloosung: No. 19445.

III. Emission.

aus der 8. Ausloosung: No. 6319.

Die vorstehend aufgeführten Nummern werden statutengemäss seit dem 31. Dezember desjenigen Jahres, in welchem die Ausloosung derselben stattgefunden hat, nicht mehr verzinst und verfallen 10 Jahre nach diesem Termin.

Altona, im Dezember 1886. (2609)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Im Anschluss an die unsererseits unter dem 6. Oktober d. J. veröffentlichte Bekanntmachung des Herrn Finanzministers vom 1. Oktober 1886, welche lautet:

„Bekanntmachung.

Durch § 5, Absatz 2 und 3 des Gesetzes vom 17. Mai 1884 (Ges.-S. S. 129), § 5, Absatz 2 des Gesetzes vom 23. Februar 1885 (Ges.-S. S. 11) und § 5, Absatz 2 des ferneren Gesetzes vom 23. Februar 1885 (Ges.-S. S. 43) ist der Finanzminister ermächtigt worden, die Prioritätsanleihen der verstaatlichten Eisenbahnen, soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung zu kündigen, sowie auch den Inhabern der Schuldverschreibungen dieser Anleihen die Rückzahlung der Schuldbeträge oder den Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen anzubieten und die Bedingungen des Angebots festzusetzen.

Von diesen Ermächtigungen mache ich in Betreff der nachfolgend bezeichneten Schuldverschreibungen der Altona-Kieler Eisenbahn, nämlich:

1. der vierprozentigen Prioritätsobligationen I. Emission (Privilegium vom 19. Mai 1864) und
2. der vierprozentigen Prioritätsobligationen II. Emission (Privilegien vom 21. November 1866, 18. Januar 1868 und 20. Dezember 1876),

dahin Gebrauch, dass ich den Inhabern den Umtausch ihrer Schuldverschreibungen gegen Schuldverschreibungen der $3^1/_2$ prozentigen konsolidirten Staatsanleihe jetzt unter folgenden Bedingungen anbiete:

a) Für die umzutauschenden Schuldverschreibungen wird derselbe Nennbetrag in Schuldverschreibungen der $3^1/_2$ prozentigen konsolidirten Staatsanleihe gewährt.
b) Den Inhabern werden die umzutauschenden Schuldverschreibungen mit den bisherigen Zinsansprüchen noch bis zum zweitnächsten Zinsenfälligkeitstermine der Obligationen belassen, also bis zum 1. Juli 1887.

Diejenigen Inhaber, welche dieses Angebot annehmen wollen, haben ihre diesbezügliche Erklärung bis einschliesslich den 30. Oktober 1886 schriftlich oder mündlich bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona oder bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg, sowie bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Frankfurt a/Main unter vorläufiger Einreichung der Obligationen abzugeben.

Berlin, den 1. Oktober 1886.
Der Finanzminister.
von Scholz."

ergeht Seitens des Herrn Finanzministers folgende weitere

Bekanntmachung.

Auf Grund der Ermächtigung im dritten Absatze des § 5 des Gesetzes vom 17. Mai 1884 (Ges.-S. S. 129) und der Bestimmungen der betreffenden Privilegien kündige ich hiermit

a) die 4 pCt. Altona-Kieler Eisenbahn-Prioritätsobligationen I. Emission (Privilegium vom 19. Mai 1864), und
b) die 4 pCt. dergleichen Obligationen II. Emission (Privilegien vom 21. November 1866, vom 18. Januar 1868 und vom 20. Dezember 1876),

soweit nicht deren Inhaber auf den durch meine Bekanntmachung vom 1. Oktober d. J. angebotenen Umtausch gegen $3^1/_2$ pCt. Staatsschuldverschreibungen eingegangen sind, oder in der weiter unten bewilligten Nachfrist noch darauf eingehen werden, zur baaren Rückzahlung am 1. Juli 1887.

Die Auszahlung des Nominalbetrages der gekündigten Obligationen erfolgt vom 1. Juli 1887 ab bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona und bei der Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse zu Berlin (Dir.-Bez. Altona) gegen Ausantwortung der Obligationen selbst und der dazu gehörigen noch nicht fälligen Zinskoupons und der Talons.

Der Geldbetrag etwa fehlender Zinsscheine wird von dem Betrage der zu leistenden Zahlung gekürzt.

Die Verpflichtung zur Verzinsung der Obligationen erlischt mit dem 30. Juni 1887.

Uebrigens will ich, da nach deshalb eingegangenen Gesuchen viele Besitzer von Prioritätsobligationen thatsächlich verhindert gewesen sind, dieselben zum Zwecke des demnächstigen Umtausches gegen $3^1/_2$ pCt. Schuldverschreibungen der konsolidirten Anleihe innerhalb der von mir bewilligten, mit dem 30. Oktober d. J. abgelaufenen Frist zur Abstempelung zu bringen, hierdurch für die Eingangs bezeichneten Prioritätsobligationen zu dem nämlichen Zweck eine weitere letzte Frist bis zum 31. Dezember d. J. einschliesslich unter den in meiner Bekanntmachung vom 1. Oktober d. J. angegebenen Bedingungen bewilligen.

Berlin, den 24. November 1886.
Der Finanzminister.
von Scholz.

Vorstehende Bekanntmachungen des Herrn Finanzministers werden mit dem Bemerken veröffentlicht, dass die Erklärungen über die Annahme des Angebots des Umtausches gegen Schuldverschreibungen der $3^1/_2$ pCt. konsolidirten Staatsanleihe bis einschliesslich den 31. Dezember d. J. bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona, bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Dir.-Bez. Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg oder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Frankfurt a/M.

schriftlich oder mündlich abgegeben werden können. Den bezüglichen Erklärungen ist ausser den Schuldverschreibungen (Obligationen) selbst ein Verzeichniss, welches Nummern und Nennwerth der letzteren enthält, für jede Gattung von Obligationen besonders in doppelter Ausfertigung beizufügen. Das eine Exemplar wird mit einer Empfangsbescheinigung versehen, dem Einsender sofort wieder ausgehändigt und ist von demselben bei einstweiliger Wiederausantwortung der von der Annahmestelle mit einem Vermerk zu versehenden Obligationen zurückzugeben.

Formulare zu den erwähnten Verzeichnissen können von den vorgenannten Kassen unentgeltlich bezogen werden.

Wegen Einreichung der Obligationen zum Umtausch gegen $3\frac{1}{2}$ pCt. Staatsschuldverschreibungen wird später das Erforderliche veranlasst werden.

Altona, den 30. November 1886. (2610)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Submissionen.

Verdingung von Telegraphenmaterialien. Die im Rechnungsjahre 1887/88 erforderlichen

1 300 kg Bindedraht, verzinkten, 2 mm stark,
2 700 kg verzinkten Draht, 2,5 mm stark,
33 300 kg Leitungsdraht, 4 mm stark,
5 350 Stück Isolatoren mit Stützen,
530 Stück Isolatoren ohne Stützen,
1 260 Stück Kupferpole zu Meidinger Elementen,
6 800 Stück Zinkpole zu Meidinger Elementen,
47 600 Rollen Morsepapier,
1 670 kg Bittersalz,
8 400 kg Kupfervitriol

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedarfsnachweisungen und Lieferungsbedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen postfreie Einsendung von 40 ₰ bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

Angebot auf Lieferung von Telegraphenmaterialien.

bis zum Eröffnungstermine am

Montag, den 10. Januar 1887, Vormittags 11 Uhr

an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 26. Januar k. Js. ab. Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sind in No. 66 des Deutschen Reichs-Anzeigers vom 17. März 1886 veröffentlicht.

Magdeburg, den 13. Dezember 1886. (2611)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft. Die in Mainz, Gustavsburg und Darmstadt lagernden abgängigen Oberbau- und Werkstättematerialien, sowie verschiedene hier nicht mehr zur Verwendung kommende Apparate, als: Telegraphen-Zeigerapparate, Dampfpumpen, Thurmuhren, Spindeln zu Hebezeugen etc. sollen auf dem Submissionswege verkauft werden. Das spezielle Verzeichniss der Materialien etc. nebst den Verkaufsbedingungen und Angabe der Lagerorte wird auf portofreies Verlangen von unserer Materialieninspektion hier verabfolgt.

Die Gebote sind spätestens am 27. Dezember cr., Vormittags 10 Uhr auf unserem Sekretariate einzureichen.

Mainz, den 13. Dezember 1886. (2612)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des **Vereins Deutscher** Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW, Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 100. 1886.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 22. Dezember 1886.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 29. Dezember.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 15. Dezember 1886.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Mechanischer Betrieb auf Strassenbahnen.

(Fortsetzung aus No. 98 statt Schluss.)

3. Die feuerlose Natronlokomotive von Honigmann.

Der zum Treiben der Maschine dienende Dampf wird bei diesem merkwürdigen Motor, den Honigmann zu Anfang des Jahres 1883 erfand, nicht durch Feuer, sondern durch eine andere höchst eigenthümliche Wärmequelle erzeugt. Wird nämlich Dampf in irgend eine starke Salzlösung geleitet, so erhitzt sich diese auf einen höhern Wärmegrad als 100 ° C. und zwar immer ansteigend, bis ihr Siedepunkt erreicht ist. Honigmann macht diese Eigenschaft der Technik nutzbar, indem er Maschinendampf in starke Natronlauge, als eine Flüssigkeit von sehr hohem Siedepunkt, leitet und die hierbei in sehr beträchtlicher Menge frei werdende Wärme verwerthet, um von neuem hochgespannten Dampf zu erzeugen. Letzterer dient nun zunächst zum Betrieb einer Maschine und wird dann als Abdampf wieder in die Natronlauge geleitet, in der auf diese Weise die Wärmeentwickelung weiter vor sich geht, so dass immer neuer Betriebsdampf erzeugt wird. Das Spiel ist aber zu Ende, wenn die Lauge, deren Stärke durch den nach und nach aufgesaugten Dampf allmählich verringert und deren Siedepunkt demgemäss allmählich gesunken ist, soweit verdünnt ist, dass die zunehmende Wärme mit dem absteigenden Siedepunkte zusammentrifft; denn von diesem Augenblicke an wird der Dampf nicht mehr vollständig niedergeschlagen bezw. aufgesaugt und die Wärme nimmt mit zunehmender Verdünnung ab. — Die Vorrichtung zur Anwendung des Verfahrens besteht in dem eigentlichen Dampfkessel und einem denselben grösstentheils umgebenden Natronkessel, welch letzterer also die Stelle der Feuerung vertritt, und in welchen, um die wärmeberührte Fläche (Heizfläche) möglichst zu vergrössern, eine Anzahl mit dem Dampfkessel verbundener Wasserröhren (Fieldröhren) hinein geführt sind. Zur Füllung des Natronkessels wird zweckmässig eine Lauge mit einem Siedepunkte von mindestens 220 ° C. benutzt. Je stärker die Lauge ist, desto grösser sind die Dampfmengen, welche besonders bei hoher Spannung des Dampfes, wie solche zum erfolgreichen Treiben einer Lokomotivmaschine doch erforderlich ist, aufgesaugt werden können. Honigmann hat nun weiter entdeckt, dass die Siedepunkte der Natronlösungen wesentlich höher liegen, wenn diese in einem geschlossenen Kessel unter einem gewissen Druck stehen. Durch geeignete Benutzung dieser Thatsache und gleichzeitige Verwerthung der sonst gesammelten Erfahrungen hat er seine Natronlokomotive auf einen hohen Grad der Leistungsfähigkeit und Zweckmässigkeit gebracht. Immerhin aber bleibt die Dauer der Betriebskraft eine beschränkte; denn mit Erreichung des Siedepunktes der Natronlösung, wie hoch derselbe auch liegen möge, ist die zur Dampferzeugung dienende Wärmequelle erschöpft und die Grenze der Arbeitsfähigkeit erreicht. Es ist dies gerade, wie wenn bei einem geheizten Dampfkessel der zur Unterhaltung des Feuers dienende Kohlenvorrath zu Ende geht. Gleichwie in solchem Falle die Feuerlokomotive neue Kohlen ein-

nehmen muss, damit ihre Betriebskraft erhalten werden könne, so muss bei einer bestimmten Verdünnung der Lauge die Natronlokomotive mit frischer verdichteter Lauge beschickt bezw. die gebrauchte Lauge auf ihren ursprünglichen Verdichtungsgrad wieder eingedampft werden.

Das Eindampfen der verdünnten Lauge geschieht in sogenannten Abdampfstationen, die an geeigneten, nach Massgabe des Betriebsplanes zu wählenden Orten errichtet werden müssen. Das Eindampfen wird hier entweder in besonderen Kesseln über Feuer, oder nach einem neueren Verfahren in dem Natronkessel selbst mittels hochgespannten Dampfes bewirkt. Bei diesem Verfahren wird der stark überhitzte Dampf eines feststehenden Dampfkessels durch eine passende Anzahl kleiner Röhren in die von der verdünnten Natronlauge umgebenen Dampfbildungsröhren (Fieldröhren) des Wasserkessels der Natronlokomotive geführt. Indem nun das in diesen Röhren befindliche Wasser den einströmenden Dampf aufsaugt, erfährt es eine starke Erhitzung, welche sich zufolge der eintretenden raschen Cirkulation über alle von der Lauge berührten Flächentheile des Wasserkessels verbreitet und durch Verdampfen des überschüssigen Wassers die Lauge so lange eindickt, bis deren Siedepunkt annähernd gleich dem Wärmegrade des zu dem Vorgange benutzten hochgespannten Dampfes ist.

Sind die Natronkessel aus Eisen hergestellt, so tritt durch den Angriff der scharfen Lauge eine rasche Zerstörung derselben ein. Zwar hat man in dem Uebersättigen der Lauge mit Eisenoxyd ein ziemlich einfaches Mittel gefunden, um auf den von der Lauge berührten Flächen des Eisenkessels einen fest haftenden Niederschlag von Eisenoxydul-Oxyd zu erzeugen, welcher durch Natronlauge nicht löslich ist, so lange die Erwärmung nicht über 150° C. hinausgeht. Da dies aber der Fall ist, sobald ein höherer Druck als 4½ Atmosphären erzeugt wird, so kann man eiserne Kessel auch bei Anwendung des genannten Mittels nur für Maschinen mit niedrigem Druck anwenden. Nach den gemachten Erfahrungen soll die Dauer eiserner Kessel zu etwa 1 Jahr anzunehmen sein. Kupfer dagegen und in geringerem Grade auch Messing haben sich als vollkommen widerstandsfähig gegen Natronlauge erwiesen. Es empfiehlt sich daher, sowohl die Natronkessel als auch die in die Natronlauge eintauchenden Siederöhren der Wasserkessel aus Kupfer herzustellen, wenn man auf eine lange Dauer dieser Theile rechnen will. Durch Zusatz von Eisenoxydul zur Natronlauge werden auch die oberhalb letzterer liegenden, der Einwirkung des Sauerstoffs ausgesetzten Kupfertheile vor Oxydation geschützt.

Im praktischen Gebrauche ist das Honigmann'sche Verfahren schon vielfach erprobt worden. Abgesehen von einem zum Betriebe eines kleinen Spreedampfers in Berlin benutzten Natron-Versuchskessels sind bereits auf mehreren Strassenbahnen mehr oder weniger ausgedehnte Versuche mit Natronlokomotiven angestellt worden, u. a. in Aachen, Leipzig, Chicago u. s. w. Ja, auf der Aachen-Jülicher Eisenbahn ist seit Oktober 1884 eine für den Bergbahnbetrieb gebaute 45 t schwere Lokomotive mit feuerlosem Betrieb nach Honigmann'schem Verfahren in Gebrauch. Diese auf 6 gekuppelten Rädern von 1 200 mm Durchmesser ruhende, mit Cylindern von 600 mm Durchmesser bei 620 mm Hub versehene Maschine besitzt einen liegenden, 6 m langen Natronkessel, in welchem ein Wasserkessel mit liegenden Röhren eingesetzt ist, der bei einem von 7 abwärts bis zu 4 Atmosphären betragenden Dampfdruck 6 bis 7 cbm Wasser verdampfen kann. Dieselbe zieht täglich einen aus 5 bis 10 Wagen bestehenden Personenzug von Aachen nach Jülich und zurück. Die Strecke ist 27 km lang, hat viele und lange Steigungen von 1 : 65 und 1 : 80 und steigt im ganzen mehr als 200 m. Je nachdem der Zug aus 10 oder nur aus 5 Wagen besteht, ist der Dampfverbrauch natürlich grösser oder kleiner.

Für den vorliegenden Bericht kommt jedoch besonders die Strassenbahn-Natronlokomotive in Betracht. Eine solche ist seit Mitte 1884 auf der Aachen-Burtscheider Pferdebahn im Betriebe und zwar auf einer Strecke von 1 km Länge mit 4 Krümmungen von 20 m Radius und mit einer stärksten Steigung von 1 : 30. Die betreffende Maschine ist in den Honigmann'schen Werkstätten zu Grevenberg bei Aachen nach einer neuen Anordnung gebaut. Sie hat einen stehenden cylindrischen Natronkessel von 1 200 mm Durchmesser und 1 400 mm Höhe, auf welchem der ebenfalls cylindrische Wasserkessel von gleichem Durchmesser und 500 mm Höhe befestigt ist. Letzterer wird von der Natronlauge nicht direkt berührt; die Wärmezuführung erfolgt vielmehr durch 120 unten geschlossene Messingröhren von 41 mm äusserem Durchmesser, welche vom Boden des Wasserkessels ausgehen und senkrecht in die Lauge eintauchen. Die Röhren bilden zusammen anfangs 5, später, wenn die Laugenmenge durch Aufnahme von Dampf zugenommen hat, bis zu 10 qm Heizfläche. Die Anordnung hat sich gut bewährt. Da sich nämlich bei der Natronheizung kein fester Kesselstein wie bei der Feuerheizung in den Röhren absetzt, so lassen sich letztere leicht durch Ausspülen mit kaltem, zweckmässig mit etwas Salzsäure vermischtem Wasser reinigen. Es genügt, eine solche Reinigung alle 3 — 4 Wochen vorzunehmen. Der Wasserkessel wird etwa zur Hälfte gefüllt und gibt 250 — 350 kg Dampf. Während der Fahrt werden aus einem besonderen Wasserbehälter 300 — 350 l Wasser von 30 — 40° C. Temperatur eingespritzt, wodurch der Dampfdruck, welcher sonst immer zunehmen würde, gleichmässig erhalten werden kann. Der gewöhnliche Arbeitsdruck beträgt nur 4 — 5 Atmosphären, das Lokomotivgewicht im ganzen 6 000 kg. Die beiden Cylinder besitzen 180 mm Durchmesser und 220 mm Hub. — Die älteren derartigen Maschinen arbeiten mit Zahnradübersetzung vom Verhältniss 2 : 3 und ohne Expansion, die neueren dagegen direkt und mit Expansion. Eine Maschine der erstern Art legt mit einer Füllung von 900 kg Natronlauge in 4½ stündigem Dienste die bezeichnete Bahnstrecke 27 mal, im ganzen also 27 km zurück. Auf einer andern, fast wagerechten Strecke durchfährt dieselbe in der gleichen Zeit bei grösserer Geschwindigkeit 38 km. Die Maschinen der letztern Art ermöglichen wegen des zufolge der angewandten Dampfdehnung weit geringeren Dampfverbrauchs mit gleicher Natronfüllung eine 6½ stündige Dienstdauer. Wenn die Maschine nun zur Abdampfstation fährt, um neue Natronfüllung und neues Wasser zu nehmen, so ist der Druck im Natronkessel noch ½, derjenige im Wasserkessel noch 4 Atmosphären. Der ganze Vorgang des in der Abdampfstation stattfindenden Ausleerens der verdünnten Lauge und des Einfüllens frischer verdichteter Lauge sowie des gleichzeitigen Wassernehmens dauert etwa 20 Minuten. Die Vorrichtungen zum Anbringen und Lösen der Ein- und Auslaufröhren sind sehr einfach und zweckmässig, und ein Verlust an Natron findet bei ihrer Handhabung ebensowenig statt, wie bei dem Abdampfen der Lauge. Nachdem durch die eingefüllte, 210 — 220° C. heisse Natronlauge wieder ein Druck von 5 Atmosphären entstanden ist, kann die Lokomotive wieder in Dienst gehen. — Im ganzen gehören zur Füllung der Abdampfkessel für eine Maschine 3 × 900 = 2 700 kg Natronhydrat von 20 pCt. Wassergehalt im Werthe von etwa 600 *M*. Für jede weitere Maschine wären weitere 900 kg Natron erforderlich. Die Abdampfstation vermag bei Anwendung gusseiserner Abdampfcylinder von 4 qm Heizfläche mit 200 kg Kohlen 1 200 l Wasser zu verdampfen; der ganze Kohlenverbrauch für eine Lokomotive und einen Tag stellt sich hierbei auf höchstens 400 kg und verursacht etwa 3 — 3,5 *M* Kosten. Bei Anwendung kupferner Abdampfgefässe mit grösserer Heizfläche ist die Leistung bedeutend grösser und der Kostenbetrag für Lokomotive und Tag entsprechend geringer.

4. Die feuerlose Lokomotive von Lamm-Francq.

Die Erzeugung des Betriebsdampfes beruht bei dieser Maschine auf dem von Perkins 1823 aufgestellten Prinzip, dass Wasser, welches in einem entsprechend stark konstruirten geschlossenen Gefässe über den Siedepunkt hinaus erhitzt wird, seinem natürlichen Bestreben, sich in Dampf zu verwandeln,

folgt, sobald und in dem Masse als der jenem Bestreben entgegenstehende Druck nachlässt. Nach diesem Prinzip lässt sich statt des zur Dampferzeugung sonst benutzten geheizten Kessels ein mit stark überhitztem Wasser gefülltes Gefäss als Kraftquelle für den Betrieb einer Lokomotivmaschine verwenden. Natürlich muss das Gefäss nach seiner an bestimmten Stationen erfolgten Füllung möglichst vor Abkühlung geschützt werden. Auch muss zwischen dem Heisswassergefäss und der Maschine eine Vorrichtung eingeschaltet sein, welche gestattet, die Spannkraft des heissen Wassers, obgleich sie durch den stattfindenden Dampfverbrauch allmählich abnimmt, zu einer sich annähernd gleich bleibenden Arbeitsleistung auszunützen. — Auch bei diesen Maschinen ist die Betriebsdauer eine beschränkte, denn die Spannung des Wassers wird schliesslich auf einen so geringen Grad herabgemindert, dass ihre Nutzbarmachung nicht mehr angeht. Sollen daher längere Strecken mit denselben durchfahren werden, so müssen an geeigneten Punkten Betriebsstationen eingerichtet sein, auf denen entweder die Heisswasserkessel wieder mit frischem hochgespannten Dampf gefüllt oder, was jedenfalls weniger Zeit in Anspruch nimmt, die Lokomotiven gewechselt werden. — Die erste nach obigem Prinzip konstruirte Heisswasserlokomotive brachte im September 1873 Dr. Lamm auf der am Mississippi entlang führenden Strassenbahn zwischen Carolton und New Orleans zur Anwendung. Sie besass ein wagerecht liegendes, cylindrisches, vor Abkühlung geschütztes Wassergefäss, welches 1 300 l fasste und von Zeit zu Zeit neu gefüllt wurde. Das Wasser war auf 193° C. überhitzt, besass also eine Anfangsspannung von 13 cm. Die Dampfcylinder waren in senkrechter Stellung an einem besonderen Gestell befestigt; der Dampf wirkte ohne Dehnung. Die ganze Lokomotive wog nur 4 t; dabei war aber die Belastung der Triebräder, welche mittels Zahnradübersetzung bewegt wurden, zu gering, so dass viel Kraft verloren ging. Diese Maschine legte 12 km in 1 Stunde zurück; die dabei gegen Pferdebetrieb erzielten Ersparnisse werden auf 76 pCt. angegeben. Der Erfinder Lamm starb während der Verbesserung der Maschine; sein Nachfolger, der Amerikanische Ingenieur Scheffler, verbesserte dieselbe wesentlich durch Anwendung wagerecht liegender Cylinder, deren Kolbenstange unmittelbar auf die richtig belastete Treibachse wirkte.

Der Französische Ingenieur Léon Francq hat die Lamm'sche Heisswasserlokomotive dann noch weiter verbessert und dieselbe auf der 4,3 km langen Pferdebahnlinie St. Augustin-Neuilly zur Einführung gebracht. Hier soll sich die Maschine in den für den Betrieb sehr ungünstigen 3 Wintermonaten von 1875 auf 76 durchaus bewährt haben. Francq verwendet einen cylindrischen Heisswasserkessel aus Stahlblech, welcher durch eine von einem Blechmantel umschlossene Schicht von Kork und Holz so vollkommen vor Abkühlung geschützt wird, dass sich im Winter für eine Stunde höchstens ein Druckverlust von ½ Atmosphäre ergibt. Durch ein nahe am Boden angebrachtes Rohr mit zahlreichen Löchern lässt genannter Konstrukteur anstatt überhitzten Wassers aus einem feststehenden Dampfkessel hochgespannten Dampf in das nur zu ¾ seines Inhalts mit Wasser gefüllte Gefäss einströmen und theilt dadurch dem Wasser die im Füllkessel vorhandene Wärme und Spannung nahezu vollkommen mit. Der Abdampf der Maschine wird einem über dem Heisswasserkessel angebrachten Niederschlagungsgefässe zugeführt; doch ist die Niederschlagung hier keine vollständige, da noch ein Theil des Dampfes, wenn auch mit sehr vermindertem Drucke, ins Freie ausströmt. Die Cylinder liegen zwischen den Rädern, und diese sind aussen durch Kuppelstangen verbunden, wodurch das ganze Gewicht der Maschine als Anhaftungsgewicht wirkt. Die veränderliche Steuerung, die Regulirungsvorrichtung sowie die Bremse sind so eingerichtet, dass sie von beiden Enden der Maschine aus bedient werden können, wodurch der Vortheil erreicht ist, dass die letztere nicht gedreht zu werden braucht.

Seit Juli 1878 ist die Francq'sche feuerlose Lokomotive auch auf der 9 km langen Strassenbahn von Rueil bei Paris nach Marly le Roi im Gebrauch. Auf der 1,9 km langen Endstrecke dieser Bahn, von Port-Marly bis Marly selbst, wird eine Höhe von 76,25 m erstiegen; die grösste Steigung beträgt 1 : 6. — In neuerer Zeit hat die Maschine noch auf der 11,1 km langen Strassenbahn von Lille nach Roubaix ausgedehnte Verwendung gefunden. — In den Jahren 1883 und 1884 sind für die 12,8 km lange Strassenbahn Batavia - Kramath - Münster Cornelis auf Java 23 feuerlose Lokomotiven nach Lamm-Francq'schem Prinzip von der Maschinenfabrik „Hohenzollern" zu Düsseldorf erbaut worden.

B. Einrichtungen, bei denen die Krafterzeuger feststehen.

Soll auf Strassenbahnen der Betrieb durch unmittelbare Einwirkung von Dampf in der Weise erfolgen, dass letzterer nicht auf den rollenden Betriebsmitteln selbst, sondern in einer festen Betriebsstation erzeugt wird, so muss den Fahrzeugen durch eine besondere Vorrichtung die Möglichkeit gegeben werden, zu ihrer Fortbewegung an jedem beliebigen Punkte der Bahn die Betriebskraft der feststehenden Maschine nach Belieben in Anspruch zu nehmen. Eine solche Vorrichtung erblicken wir in dem stetig bewegten Förderseil der Seilstrassenbahnen. Ein näheres Eingehen auf Anlage und Betrieb der letzteren kann indessen an dieser Stelle unterbleiben, da die neuesten und zweckmässigsten Einrichtungen noch kürzlich in No. 88 d. Ztg. zur Besprechung gelangt sind. Es sei nur bemerkt, dass in San Francisco, welches als die eigentliche Heimath des Seilbetriebes auf Strassenbahnen zu betrachten und zufolge der Steilheit seiner Strassenzüge geradezu auf die Einführung desselben angewiesen ist, bis 1883 schon 8 Seilstrassenbahnen mit einer Gesammtlänge von 80 km fertiggestellt waren. Die Steigungen betragen daselbst 1 : 9 bis 1 : 4,25. Die durchschnittlichen Anlagekosten sollen 300 000 Mark für das Kilometer betragen haben. — In Chicago waren bis zu demselben Jahre bereits 35 km Seilstrassenbahnen vorhanden. —

(Schluss folgt.)

Die K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen
im Geschäftsjahre 1885.

Dem Bericht der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen für das Geschäftsjahr 1885 geht eine allgemeine Einleitung voraus, welche die wirthschaftliche und finanzielle Situation des grossen Oesterreichischen Staatsbahnwesens beleuchtet und daher von bedeutendem allgemeinen Interesse ist. Derselbe lautet:

Das staatliche Betriebsnetz hat im Jahre 1885 durch die Vollendung der von Zagórzany nach Gorlice führenden Ausästung der Galizischen Transversalbahn und die Uebernahme der Lokalbahnen: St. Pölten-Tulln,*) Fehring-Fürstenfeld und Asch-Rossbach einen Zuwachs von 85,317 km Baulänge beziehungsweise 86,232 km Betriebslänge erhalten. Es erhöht sich somit die am Schlusse des Vorjahres bestandene Zahl der Betriebs-Kilometer des ganzen staatlichen Betriebsnetes (von 5 103,671) auf nunmehr 5 189,903 oder um 1,69 pCt. Die neuen Linien sind je nach ihrer geographischen Lage eingereiht worden, und zwar: Asch-Rossbach in den Amtsbezirk der Pilsener, Fehring-Fürstenfeld in jenen der Villacher und Zagórzany-Gorlice in jenen der Krakauer Betriebsdirektion, wonach also die drei Lokalbahnen in die Gruppe „Westliche Staatsbahnen", die Ausästung Zagórzany-Gorlice aber in die Gruppe „Mähr. Grenzbahn und Staatsbahnen in Galizien" fallen.

Auf zweien der im Vorjahre eröffneten Linien ist der Betrieb auf weitere Verkehrszweige ausgedehnt worden, nämlich auf der Linie Klostergrab-Moldau am 20. Januar auf den Lokal-Güterverkehr, dann am 18. Mai auch auf den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Transito-Güterverkehr, ferner auf der Strecke Kopyczynce-Husiatyn am 1. Februar auch auf den Personenverkehr.

In der inneren Organisation des Dienstes der staatlichen Eisenbahnverwaltung ist eine Aenderung nur insofern eingetreten, als die bei der Errichtung der K. K. Generaldirektion, im Interesse der Kontinuität der Geschäftsführung, noch be-

*) In den statistischen Nachweisungen führt diese Linie wegen ihrer von Tulln aus beginnenden Stationirung die Bezeichnung: „Tulln-St. Pölten".

lassene Gliederung der Fachabtheilungen in Direktions-Abtheilungen, wie sie der Diensteintheilung bei der vormaligen K. K. Direktion für Staatseisenbahnbetrieb entsprachen. nunmehr durch eine mit den Bestimmungen des § 10 des A. h. genehmigten Organisationsstatutes im Einklange stehende Gliederung der Fachabtheilungen in „Unterabtheilungen" ersetzt wurde.

Zum selben Termine haben auch die Grundzüge für die Organisation der K. K. Eisenbahn-Bauleitungen Geltung erlangt, wodurch nunmehr der Wirkungskreis dieser unmittelbar der K. K. Generaldirektion unterstehenden, zur Ausführung, beziehungsweise Leitung und Ueberwachung des Baues neuer Staatsbahnen errichteten Dienststellen vollständig geregelt erscheint.

In dem Stande der zur Leitung des lokalen Betriebsdienstes berufenen Dienststellen ist eine Verringerung eingetreten, indem die im Jahre 1884 errichtete Verkehrsleitung (Wien Franz-Josef Bahnhof) für die Strecken Wien-Absdorf-Krems und Nussdorf-Donaukaibahnhof, aufgelassen und der Geschäftsbereich derselben ab 1. Oktober 1885 an die K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion Wien übertragen wurde.

Der Dienst hat, obzwar noch mancherlei aus dem Uebergangsstadium erwachsende Schwierigkeiten zu überwinden waren, in allen Zweigen einen regelmässigen Gang genommen und nirgends eine nennenswerthe Störung erfahren.

Dadurch, dass die staatlichen Linien in ihrer dermaligen Vereinigung und Ausdehnung nun zum ersten Male ein ganzes Jahr hindurch in vollem Betriebe gestanden sind, bietet das Jahr 1885, obwohl noch gänzlich zur Uebergangsperiode gehörend und mit vielfachen nicht wiederkehrenden Auslagen belastet, dennoch schon eine Grundlage für künftige Vergleichungen, während Vergleiche mit den Vorjahren zumeist nur mit Hilfe der rechnungsmässig aneinandergereihten Daten aus den Aufschreibungen der in den Staatsbetrieb übergegangenen Bahnen angestellt werden können. Der vorliegende Bericht ist mit dem betreffenden Materiale ausgestattet und auch überhaupt in derselben Anordnung wie der vorjährige abgefasst, mit der alleinigen Ausnahme, dass jene Mittheilungen und Nachweise, die mit den Vorkommnissen des Berichtsjahres nicht in aktuellem Zusammenhange stehen, nicht mehr vollinhaltlich wiederholt, sondern nur in dem am Schlusse dieser Einleitung beigegebenen „Repertorium" verzeichnet sind.

Was die finanziellen Ergebnisse betrifft, so ist zunächst bezüglich der Einnahmen hervorzuheben, dass die von der Kaiserin Elisabeth-Bahn auf die anderen, dem staatlichen Betriebsnetze einverleibten Linien successive übertragene Einrichtung: für den Transport von Betriebs-Regiegütern eine Gebühr einzuheben — im Interesse der Herstellung einer Gleichartigkeit mit den übrigen Oesterreichischen Bahnen — aufgegeben wurde. Auch sind rücksichtlich verschiedener Nebendienste (z. B. Salztransport, Postdienst, Anschlussdienst in Gemeinschaftsstationen, Benutzung von Péagestrecken, Betrieb von Lokalbahnen, Hôtels u. s. w.) nicht mehr die Bruttoeinnahmen, sondern, aus budgetären Gründen, nur das betreffende Reinerträgniss, beziehungsweise bei einem negativen Ergebnisse (wie beim Postdienste) der Ausfall, in Rechnung gestellt.

Dadurch erscheinen die Einnahmen des Jahres 1885 gegenüber dem in den früheren Jahren beobachteten Vorgange um 2 408 509 fl. gekürzt.

Gleichwohl betragen dieselben	42 814 573,08 fl.
und sind gegenüber den einschliesslich jener Theileinnahmen verrechneten Gesammteinnahmen des Jahres 1884 von	41 896 500,45 „
noch immer grösser um	918 072,63 fl.

Wird jedoch, entsprechend der nunmehrigen Verrechnung, aus den Ergebnissen des Jahres 1884 ebenfalls die Einnahme für Regiegüter und Postbeförderung im Gesammtbetrage von 893 576,48 fl. ausgeschieden,

dann steht der Einnahme pro 1885 mit	42 814 573,08 fl.
jene pro 1884 mit nur	41 002 923,97 „
gegenüber und erhöht sich die Mehreinnahme pro 1885 auf	1 811 649,11 fl.

wovon aus dem hier in Betracht kommenden Zuwachse an Betriebslänge*) im Jahre 1885 (durchschnittlich 549,8 km) 1 296 300,46 fl. resultiren**), so dass auf die Steigerung des Verkehres selbst 515 348,65 fl. entfallen.

*) Der ganze Längenzuwachs pro 1885 beträgt im mittleren Jahresdurchschnitte 593,04 km; davon entfallen 506,293 km auf die Galizische Transversalbahn, 43,517 km auf die Arlbergbahn (Landeck-Bludenz), weitere 43,230 km aber auf die bei den betreffenden Hauptlinien eingetheilten und per Saldo verrechneten Lokalbahnen.

**) Die Einnahmen der Galizischen Transversalbahn haben im Jahre 1885 1 229 454,25 fl. oder 1 972,80 fl. pro Kilometer und jene der Arlbergbahn 1 338 841,65 fl. oder 6 836,09 fl. pro Kilometer betragen.

Wenn nun erwogen wird, dass im Jahre 1885 die übrigen Oesterreichischen Bahnen infolge der allgemeinen wirthschaftlichen Depression fast durchwegs Mindereinnahmen nachweisen, und dass die tarifarischen Massregeln des Staatsbetriebes bei den neu hinzugekommenen Böhmischen Bahnen zum erstenmale ein volles Jahr in Kraft waren, dieselben daher im ersten Uebergangsjahre unmöglich gleichzeitig auf die Vermehrung der Quantitäten und auf die Erhöhung der Einnahmen einwirken konnten, — so muss das Einnahmenergebniss pro 1885 als ein günstiges bezeichnet werden.

Im einzelnen betrachtet stellt sich heraus:

bei dem Personenverkehr eine grössere Frequenz von 1 879 969 Personen oder 11.66 pCt. und eine grössere Einnahme von 792 278,28 fl. oder 7,27 pCt. (westliche Staatsbahnen allein, mehr um 1 435 325 Personen oder 9,86 pCt. und um 417 613,98 fl. oder 4,13 pCt.);

bei dem Gepäck- und Eilgutverkehr eine Vermehrung von 16 544 t oder 15,52 pCt. und (nach Abschlag der im Vorjahre noch hier verrechneten Bruttoeinnahmen für den Postdienst) 39 273,09 fl. oder 3,16 pCt.;

beim Frachtgut eine Vermehrnng von 622 145 t oder 6,28 pCt. und (nach Weglassung der Gebühr für Regiegüter aus den vorjährigen Ergebnissen) 2 354 618,60 fl. oder 8,51 pCt.:

somit bei den reinen Transporteinnahmen eine Erhöhung von 3 186 169,97 fl. oder 8,01 pCt.

Dagegen ist, grösstentheils infolge der veränderten Verrechnung, bei den „verschiedenen Einnahmen" ein Ausfall von 1 374 520,86 fl. entstanden, so dass bei den Gesammteinnahmen die vorangeführte Vermehrung von 918 072,63 fl. oder 2,19 pCt., beziehungsweise nach gleichmässiger Ausscheidung der mehrerwähnten Theileinnahmen auch aus den Ergebnissen des Jahres 1884 — das oben erwähnte Plus von 1 811 649,11 oder 4,42 pCt. resultirt.

Die Ausgaben haben sich in ihrer Gesammtheit um 393 483,82 fl. oder 1,45 pCt. und bei den eigentlichen Betriebsauslagen um 1 433 046,82 fl. oder 5,77 pCt. gegen das Vorjahr gesteigert. Bei der westlichen Gruppe sind dieselben um 530 025,81 fl. oder 2,40 pCt. und bei der Istrianer Linie um 56 541,35 fl. oder 13,65 pCt zurückgegangen, obzwar bei der ersteren ein wegen des Arlbergbetriebes sehr ins Gewicht fallender Längenzuwachs eingetreten ist. Dagegen stellte sich eine Steigerung der Auslagen heraus bei der Dalmatiner Linie um 4 871,19 fl. oder 3,79 pCt., sowie bei der Gruppe „Mährische Grenzbahn und Staatsbahnen in Galizien", beziehungsweise Erzherzog Albrechtbahn im Staatsbetriebe (Längenzuwachs von durchschnittlich 506,293 km oder 74,02 pCt.) um 2 014 742,79 fl oder 93,75 pCt.

Bezüglich der Ausgaben kann mit Zuversicht auf die Massnahmen verwiesen werden, welche bei dem vereinigten Netze behufs deren Verringerung für die Folge bereits eingeleitet worden sind. Schon im ersten vollen Jahre der Vereinigung sämmtlicher Linien ist bei der allgemeinen Verwaltung sowie beim Bahnerhaltungsdienste eine Verminderung der Auslagen gegen das Vorjahr um 246 490,81 fl., bezw. 217 041,50 fl. eingetreten. Dass ein solcher Erfolg sich nicht auch beim Verkehrs- und Zugförderungs-, bezw. Werkstättendienste herausstellte, sondern vielmehr eine beträchtliche Erhöhung der betreffenden Auslagen (um 1 896 579,16 fl.) eingetreten ist, hat eben darin seinen wesentlichen Grund, dass die Auslagen für den ganzen Längenzuwachs (593,04 km) vorzugsweise in diesen beiden Geschäftszweigen zum Ausdrucke gelangten. Ueberdies hatte das Jahr 1885, in welchem die Nachschaffungen an erforderlichen Fahrbetriebsmitteln grösstentheils erst eingeleitet worden sind, an effektiven Leihgebühren für Maschinen und Wagen grosse Lasten zu tragen. Diese Gebühren, resp. Miethen überschritten das korrespondirende Erforderniss des Vorjahres auf den Staatsbahnen in Galizien allein um 529 532 fl. Ausserdem hat aber auch die Erhaltung der Fahrbetriebsmittel, welche im Jahre 1885 (Längenzuwachs 593,04 km = 13,05 pCt.; 60 932 Züge mit 5 014 523 Zugkm oder 23,93 pCt. mehr; jede Maschine leistete um 1 916 Zug- = 3 787 Lokomotivkm, d. i. 6,92, bezw. 9,89 pCt. mehr) und in den Vorjahren, wegen des unzureichenden Standes derselben, überaus in Anspruch genommen und unausgesetzt in Stand gehalten werden mussten — den bedeutenden Mehrbetrag von 819 243,31 fl. erfordert.

Schliesslich muss hier auch erwähnt werden, dass eine namhafte Mehrauslage (273 810 fl.) durch Personalkosten, bezw. Fondszuschüsse verursacht ist, welche durch die Gleichstellung der Bediensteten neuhinzugekommener Bahnen mit den übrigen Organen der Staatsbahnen (Erhöhung der Wächterlöhne, theilweise Quartiergelder-Erhöhung, Uebernahme der Personal-Einkommensteuer, Beiträge zu den Humanitätsfonden u. s. w.) hervorgerufen worden sind.

Das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Einnahmen ist bei der westlichen Gruppe von 56,58 pCt. im Vorjahre auf 55,26 pCt. und bei der Istrianer Linie von 171,16 auf 138,42 pCt. herab-, dagegen bei der Gruppe der Mährischen Grenzbahn und der Staatsbahnen in Galizien, sowie der

Erzherzog Albrechtbahn von 87,76 pCt. im Vorjahre auf 123,44 pCt., und bei der Dalmatiner Linie von 193,46 pCt. auf 196,78 pCt. hinaufgegangen. Das Hinabgehen bei der westlichen Gruppe ist bemerkenswerth, da die Arlbergbahn im Vorjahre nur durch ungefähr drei Monate im Betriebe stand. Das Hinaufgehen bei der Gruppe der Staatsbahnen in Galizien u. s. w. ist durch den Betrieb der Transversalbahn in einer Ausdehnung von durchschnittlich 506,293 km während eines ganzen Jahres erklärt. Für das Gesammtnetz, welches jedoch nicht im Schienenzusammenhange steht, stellt sich dieses Verhältniss mit 61,35 gegen 59,28 pCt. im Vorjahre, während dasselbe 1881, bei den älteren kleineren Staatsbahnlinien mit 72,7, bei der Vorarlberger Bahn mit 78,5, bei der Rudolfbahn mit 64·1 pCt., zum Ausdrucke gelangte.

Das **Reinerträgniss** beträgt bei der westlichen Gruppe der Staatsbahnen (incl. Arlbergbahn) jedoch ohne die im Jahre 1885 noch für Rechnung der Gesellschaft administrirte Vorarlberger Bahn 12 573 576 fl. und bei der für Rechnung des Staates betriebenen Kronprinz Rudolfbahn 1 666 243 fl. Bei der ersteren Gruppe ist eine Verzinsung des Baukapitales von 3,09 pCt. und bei der Kronprinz Rudolfbahn von 1,05 pCt., bei beiden zusammen von 2,52 pCt. eingetreten. Die nachfolgenden Linien, welche — die Vorarlberger Bahn ausgenommen — mit der westlichen Gruppe in keinem Schienenzusammenhange stehen, haben einen Betriebsabgang ergeben:

Die Staatsbahnen in Galizien . . . . gegen ein Erträgniss von 47 406 fl. im Vorjahre	807 630 fl.
die Istrianer Linie . . . . gegen 183 615 fl. im Vorjahre,	108 364 „
die Dalmatiner Linie . . . . gegen 66 796 fl. im Vorjahre,	70 526 „
die Vorarlberger Linie . . . . gegen ein Erträgniss von 2 746 fl. im Vorjahre,	82 827 „
die Mährische Grenzbahn (garantirte Linie) . . . . gegen ein Erträgniss von 6 183 fl. im Vorjahre,	21 200 „
die Erzherzog Albrechtbahn . . . . gegen ein Erträgniss von 75 986 fl. im Vorjahre,	115 714 „
zusammen von	1 206 261 fl.

Will man für sämmtliche im Staatsbetriebe stehende Staats- und garantirte Privatbahnen das Zinserträgniss ermitteln, dann muss von dem Betriebsüberschusse der westlichen Gruppe inklusive

der Kronprinz Rudolfbahn von	14 239 819 fl.
dieser Betriebsabgang von	1 206 261 „
in Abzug gebracht und der sodann erübrigende Betrag von	13 033 558 fl.

dem bisher ermittelten Gesammtanlagekapital von 695 178 421 fl. (die Arlbergbahn sowie die Galizische Transversalbahn mit den gesetzlichen Baukapitalien von 41 300 000 fl. und 35 700 000 fl., zusammen mit 77 000 000 fl. angenommen) gegenüber gestellt werden, woraus sich dann eine Verzinsung von 1,87 pCt. ergibt.

(Schluss folgt.)

Aus dem Deutschen Reich.

Zur Verstaatlichung Preussischer Privatbahnen.

Die bereits in No. 96 S. 1020 d. Ztg. angekündigte, ausserordentliche Generalversammlung der Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft, in welcher das am 20. November d. J. abgelehnte Kaufangebot der Regierung nochmals berathen und zur Beschlussfassung gestellt werden soll, ist in einer am 12. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des Aufsichtsrathes auf den 10. Januar 1887 anberaumt. In der letztgenannten Sitzung, in welcher ausserdem über die Ergebnisse des laufenden Jahres und über den Etat für 1887 Bericht erstattet wurde, sollen die Aussichten der Bahn im übrigen sowohl für die nähere, als auch für die fernere Zukunft als durchaus ungünstige bezeichnet worden sein. Im laufenden Jahre kann die Dividende der Stammprioritäten nur deswegen mit 3 pCt. veranschlagt werden, weil die zur Amortisation der Prioritäten verwendeten Beträge in Höhe von 10 500 *M.* zu diesem Zwecke frei werden. Bei gleichen Betriebseinnahmen wie im laufenden Jahre wird indessen für 1887 nur eine Dividende von 2,7 pCt. in Aussicht gestellt, weil der nächstjährige Voranschlag eine Vermehrung der Ausgaben um 26 981 *M.* gegen den Etat des Vorjahres annimmt.

Die neue ausserordentliche Generalversammlung der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahngesellschaft ist behufs Erledigung des Kaufantrages der Regierung zum 6. Januar 1887 einberufen. In den Interessentenkreisen dieser Bahn ist die Nachricht verbreitet, dass die Russische Regierung die bereits seit längerer Zeit erstrebten Konzessionen für den Bau der Linien Warschau-Kalisch und Lublin-Lemberg ertheilt habe, von welchen namentlich der letzteren eine gewisse Bedeutung für die Marienburg-Mlawkaer Bahn beigemessen wird. Diese Mittheilung dürfte zunächst jedoch mit grösster Vorsicht aufzunehmen sein.

Militärtarif für Eisenbahnen.

Für die Beförderung von Truppen und Armeebedürfnissen sind in Deutschland zur Zeit bekanntlich noch die Bestimmungen des bezüglichen Reglements massgebend, welches für die Staatseisenbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden Privateisenbahnen innerhalb des Gebietes des damaligen Norddeutschen Bundes, sowie für den gegenseitigen Verkehr zwischen den Staatsgebieten des letzteren, der Königreiche Bayern und Württemberg und des Grossherzogthums Baden vom Bundesrathe unter dem 16. Juli 1870 genehmigt worden war. Nach der vom 1. April 1876 datirten Ausführungsverordnung zu dem Reichsgesetze über die Kriegsleistungen vom 13. Juni 1873 sollten durch ein vom Kaiser mit Zustimmung des Bundesraths zu erlassendes Reglement die näheren Bestimmungen getroffen werden, nach welchen jede Eisenbahnverwaltung die Beförderung der bewaffneten Macht und der Kriegsbedürfnisse, sowie die Abrechnung mit den Militärbehörden zu bewirken hat. Der Entwurf eines solchen Reglements, einer Militärtransportordnung, welcher in 52 Paragraphen über Zuständigkeit und Geschäftsverkehr der Behörden, Vorbereitung der Militärtransporte, Beförderung von Mannschaften, sowie von Truppen mit Pferden, Fahrzeugen etc., Beförderung von Militärgut und Abrechnung über die Vergütungen Bestimmungen enthält, wurde dem Vernehmen nach bereits im Oktober v. J. dem Bundesrathe vorgelegt. Als eine Ergänzung dieser Vorlage ist der dem Bundesrathe kürzlich zugegangene Entwurf eines Militärtarifs für die Eisenbahnen anzusehen, über welchen in den öffentlichen Blättern neuerdings Mittheilungen gebracht sind. Dieser Entwurf, welcher sich sowohl auf die Beförderung von Truppen, als auch auf den Transport von Militärfuhrwerken, Geschützen, Munition u. s. w. bezieht, bildet das Resultat fast zehnjähriger Berathungen zwischen Offizieren, Militärverwaltungsbeamten, Eisenbahntechnikern und Eisenbahnbeamten.

Die angenommenen, verfassungsmässig niedrigeren, als die für den allgemeinen Verkehr geltenden, Transportgebühren sollen zum Theil gegen die bisher gültigen Tarifsätze ermässigt sein; auch soll der Begriff der Militärbeförderung eine theilweise Erweiterung erhalten haben. Der „Berl. Börs.-Cour.“ bemerkt hierzu u. a.: Für die Beförderung von Mannschaften ist an Stelle der bisherigen verschiedenen Sätze von einem Silbergroschen für die Person und Meile = 1,33 *₰* für die Person und Kilometer, und von 1 Sgr. 6 Pf. für die Person und Meile = 2 *₰* für die Person und das Kilometer ein einheitlicher Satz von 1,5 *₰* für die Person und das Kilometer in Aussicht genommen. Während für Militärgut bisher die Frachtsätze des gewöhnlichen Verkehrs zur Anwendung gelangen, so dass für Geschützrohre, Mörser in ihren Laffeten und für Eisenmunition bei ganzen Wagenladungen der Steinkohlenfrachtsatz erhoben wird, sind in dem Entwurfe an Stelle des bisherigen höchsten Satzes Durchschnittsätze vorgesehen, zu welchen Militärgut allgemein ohne Rücksicht auf die Klassifikation der einzelnen Artikel in dem allgemeinen Gütertarif zu befördern ist. Diese Sätze betragen für Stückgut 10 *₰* für die Tonne und das Kilometer mit einer Abfertigungsgebühr von 1,50 *M.* für die Tonne, für Wagenladungen bei einer Befrachtung bis zu 6 000 kg 25 *₰* und bei einer Befrachtung von mehr als 6 000 kg 35 *₰* für den Wagen und das Kilometer. Der vorgesehene Durchschnittssatz von 35 *₰* entspricht hiernach der zweitniedrigsten Wagenklasse des allgemeinen Tarifs. Wenn auch für die Artikel der niedrigsten Tarifklasse bezw. solcher Ausnahmetarife, deren Einheitssatz weniger als 3,5 *₰* für die Tonne und das Kilometer beträgt, für Militärgut höhere Sätze als für Güter des gewöhnlichen Verkehrs zu berechnen sein werden, so werden doch die Artikel der höheren Klassen, wie Getreide, Eisenfabrikate (mit Ausnahme der erwähnten Geschützrohre, Mörser und Eisenmunition), Bekleidungsgegenstände und dergleichen, als Militärgut zu erheblich niedrigeren Sätzen als bisher, bezw. als nach dem allgemeinen Tarif Beförderung finden.

Schätzung der Dividenden der Aachen-Jülicher und der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft für 1886.

Wie der „Berl. Börs.-Cour.“ berichtet, betragen die Einnahmen der Aachen-Jülicher Eisenbahn bis Ende November 1 016 267 *M.*, was gegen die 1885er Einnahme bis Ende November ein Mehr von 105 331 *M.* ergibt. Da grosse Abweichungen in den einzelnen Monatseinnahmen nicht vorliegen, wird auch für den Monat Dezember ein Mehr in Aussicht genommen und bei einer Schätzung desselben auf 5 000 *M.* die Einnahme für den Dezember d. J. auf etwa 90 000 *M.* veranschlagt. Die gesammte Jahreseinnahme würde sich dann auf etwa 1 106 200 *M.* beziffern. Die endgültige Richtigstellung der Einnahmen hat im vorigen Jahre im Vergleich zu den vorläufigen Zahlen ein Mehr von 113 000 *M.* ergeben. Unter der Voraussetzung einer gleichen Annahme für das laufende Jahr würde man für dasselbe zu einer Gesammteinnahme von etwa 1 220 000 *M.* gelangen. Hierzu würde dann noch der Vortrag aus dem Vorjahre mit etwa

20 000 *M.* treten, sodass sich die Gesammteinnahme auf 1 240 000 *M.* stellen würde. Die Betriebsausgaben für 1885 haben 37,36 pCt. gegen 39,57 pCt. für 1884 und 40,78 pCt. für 1883 betragen. Bei einer entsprechenden prozentualen Abnahme der Betriebskosten für 1886 würden dieselben auf 37 pCt. zu veranschlagen sein, mithin von der auf 1 220 000 *M.* ermittelten Einnahme den Betrag von 451 400 *M.* in Anspruch nehmen. „Ferner", berichtet der „Berl, Börs.-Cour.", „veranschlagen wir auf Grundlage der vorjährigen Ziffern die Dotation des Reservefonds auf etwa 10 500 *M.* und die Rücklage in den Erneuerungsfonds auf etwa 110 000 *M.* Für Zinsen der Obligationen und Anleihen waren im Jahre 1885 etwa 221 000 *M.* erforderlich. In diesem Posten befanden sich aber die Zinsen für etwa eine Million Mark, welche zu Bauzwecken bereits aus der zu Anfang des Jahres 1886 erfolgten Regelung des Restes der Stammaktien von 1 786 800 *M.* verwendet worden waren. Für 1886 wird der Bedarf für Verzinsung und Amortisation der Obligationen nach den Angaben im „Staatsanzeiger" 198 000 *M.* betragen. Unter Zugrundelegung dieser Zahlen würde demnach ein Nettoüberschuss von etwa 470 000 *M.* verbleiben. Im vorigen Jahre ist der Bilanz-Reservefonds bei der Jülich-Aachener Eisenbahngesellschaft nach dem Buchstaben des Aktiengesetzes mit dem Betrage von etwa 15 000 *M.* dotirt worden. Diese Dotirung dürfte indess in diesem Jahre nicht mehr erforderlich sein, da die Gesellschaft, dem Beispiele anderer Eisenbahnen folgend, für die Dotirung der Bilanzreserve amortisirte Prioritätsobligationen heranziehen kann. Für Tantième und Gratifikationen stellen wir ungefähr denselben Betrag wie im Vorjahre in Rechnung, nämlich etwa 40 000 *M.* Die Eisenbahnsteuer, welche im Vorjahre 15 041 *M.* erforderte, nehmen wir mit etwa 16 000 *M.* an. Es verbleibt danach ein vertheilbarer Ueberschuss von etwa 414 000 *M.* Im vorigen Jahre waren an der Dividende nur etwa 4 800 000 *M.* Aktien betheiligt, während in diesem Jahre auch die zu Anfang des Jahres begebenen 1 786 800 *M.* in Frage kommen. Trotz dieser Vermehrung des Aktienkapitals würde es der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft möglich sein, für das Jahr 1886 dieselbe Dividende wie für 1885, nämlich 6 pCt., zur Vertheilung zu bringen und es würden alsdann nach den Zahlen unserer Wahrscheinlichkeitsberechnung etwa 18 000 *M.* zum Vortrag auf neue Rechnung übrig bleiben."

„Bei der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft hatten die Einnahmen bis Ende November etwa 1 130 000 *M.* betragen. Veranschlagen wir die Dezembereinnahme der Gesellschaft mit ungefähr demselben Betrage wie für 1885 auf 105 000 *M.*, so gelangen wir zu einer vorläufigen Gesammteinnahme von 1 235 000 *M.* Bei der Gesellschaft ist der Unterschied zwischen vorläufigen und endgültigen Einnahmen gewöhnlich ein ziemlich bedeutender. Nehmen wir den gleichen Unterschied auch für das laufende Jahr an, und rechnen wir hierzu einen Vortrag von etwa 15 000 *M.*, so erhalten wir eine Gesammteinnahme im Betrage von 1 450 000 *M.* Die Betriebsausgaben hatten im Jahre 1885 45,81 pCt. der Einnahmen beansprucht. Angesichts der im laufenden Jahre vorliegenden Mehreinnahmen wird man dieselben auf 45,50 pCt. veranschlagen dürfen, so dass dafür ein Betrag von 653 000 *M.* abzusetzen ist. Für die Dotirung des Erneuerungs- und des Reservefonds wollen wir ungefähr die gleichen Beträge in Ansatz bringen, wie im Vorjahre, und zwar für den Erneuerungsfonds etwa 145 000 *M.*, und den Reservefonds I etwa 20 000 *M.* Es würde demnach ein reiner Ueberschuss von etwa 632 000 *M.* verbleiben, wovon die Gesellschaft, da dieselbe keine amortisirten Aktivposten zur Verfügung hat, etwa 31 000 *M.* dem gesetzlichen Bilanzreservefonds (5 pCt. des Reingewinnes) zu überweisen haben würde. Die Eisenbahnsteuer ist mit etwa 14 000 *M.* anzunehmen, und wenn alsdann ebenso wie in dem Vorjahre für die Dotirung des Erneuerungsfonds II 18 000 *M.* zurückbehalten werden, so ergibt sich ein vertheilbarer Ueberschuss von 569 000 *M.* Davon erhalten zunächst die Stammprioritätsaktien, von welchen 1 500 000 *M.* vorhanden sind, 4½ pCt. mit 67 500 *M.*, so dass ein Betrag von 501 500 *M.* übrig bleibt, welcher ausreichen würde, auf die Stammaktien von 18 Millionen Mark eine Dividende von 2,65 pCt. gegen 2½ pCt. im Vorjahre zur Vertheilung zu bringen, wobei für Vortrag und Tantième 24 000 *M.* verfügbar blieben gegen etwa 21 500 *M.* im Vorjahre." —

Wir müssen dem Berichterstatter des „Berl. Börs.-Cour." die Verantwortlichkeit für die vorstehend mitgetheilten Berechnungen überlassen, so lange der endgültige Kassenabschluss der beiden Gesellschaften noch nicht vorliegt. Unwillkürlich ist man geneigt, die für dieselben angenommenen günstigen Ergebnisse mit den augenblicklichen Verstaatlichungsangelegenheiten dieser Bahnen in Zusammenhang zu bringen, und in dieser Hinsicht erscheint es doch angezeigt, für die Beurtheilung der Verhältnisse darauf hinzuweisen, dass die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn das Kaufangebot der Regierung verworfen hat, während die bezüglichen Verhandlungen mit der Aachen-Jülicher Bahn unentschieden geblieben sind.

Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsberichte dieser Bahn für das Betriebsjahr 1885/86 zeigt dieselbe eine stetige, wenn auch nur allmähliche Steigerung der Einnahmen aus dem Betriebe, welcher den Unternehmern v. Kintzel und Lauser übertragen ist. In dem Berichtsjahre wurden 2 221 durchgehende gemischte Züge, 2 241 Tramzüge, 34 durchgehende Sonntags-Extrazüge, 118 Sonntags-Extratramzüge, sowie gegen 100 Materialzüge gefahren. Von der erzielten Bruttoeinnahme im Betrage von 98 285 *M.* sind 45 pCt. mit 44 228 *M.* der Gesellschaftskasse zugeflossen. Unter Hinzurechnung einiger Nebeneinnahmen ergab sich für dieselbe eine Gesammteinnahme von 46 544 *M.* Die Ausgaben der Gesellschaft betrugen 3 130 *M.*, so dass sich einschliesslich eines Uebertrages von 1 082 *M.* aus dem Vorjahre insgesammt 44 496 *M.* als Ueberschuss ergaben, von welchem 10 123 *M.* für den Erneuerungsfonds, 1 200 *M.* für den Reservefonds und 2 170 *M.* für den Bilanz-Reservefonds zurückzulegen sind. Die hiernach übrigbleibende Summe von 31 003 *M.* wurde zur Vertheilung einer Dividende von 4½ pCt. für die Stamm-Prioritätsaktien Lit. A mit 18 090 *M.* und der Rest mit 12 913 *M.* zur Dividendenvertheilung an die Stamm-Prioritätsaktien Lit. B (etwa $2^{19}/_{20}$ pCt.) verwandt. An Betriebsmitteln waren am Schlusse des Betriebsjahres 3 Tendermaschinen, 2 Trammaschinen, 4 Salon-, 6 Personen-, 2 vereinigte Post- und Gepäckwagen, 4 bedeckte und 14 offene Güterwagen und 4 Milchwagen vorhanden.

Wie im übrigen der „Berl. Börs.-Cour." mittheilt, werden von den auf 40 000 *M.* veranschlagten Kosten für die Erbauung der Anschlussbahn Barmstedt-Heede-Hemdingen-Himmelmoor die Bauunternehmer von Kintzel und Lauser 200 000 *M.* und die vier betheiligten Gemeinden nach erfolgter Zinsgarantie von 2 pCt. für das eingeschossene Geld die andere Hälfte übernehmen.

Mecklenburgische Eisenbahnen.

1. Projekt einer Eisenbahn Lübeck-Schwerin-Meyenburg.

Unsere, bereits in No. 96 S. 1021 d. Ztg. geäusserten Zweifel hinsichtlich des vorgenannten Eisenbahnprojektes haben eine schnelle Bestätigung gefunden. Wie der „Voss. Ztg." berichtet wird, hat der Magistrat von Schwerin in einem, der Lübecker Handelskammer zugegangenen Schreiben erklärt, dass er sich, nachdem er die Ueberzeugung von der Aussichtslosigkeit des Projektes gewonnen habe, von dem Unternehmen zurückziehe und seine mit der Berathung desselben beauftragten Abgeordneten von ihrem Auftrage entbunden habe.

2. Sekundärbahn Oertzenhof-Woldegk.

In der Sitzung des Landtages vom 13. d. Mts. wurde ein Grossherzoglicher Erlass vorgelegt, in welchem für eine von Oertzenhof bis Woldegk zu führende Nebenbahn auf Grund der Normativbestimmungen vom 2. Februar 1884 eine Landeshilfe zum Betrage von 20 000 *M.* für das Kilometer der Bahnlänge beantragt wird, und zwar in Form einer zinsenlosen Anleihe, welche in dem auf die Betriebseröffnung folgenden landesüblichen Termine zur Auszahlung gelangt, dagegen nach Ablauf der ersten drei vollen Betriebsjahre mit jährlich 3 000 *M.* zurückgezahlt wird. Die 7,56 km lange Bahn würde zu der Friedrich-Franzbahn gehören. Das Baukapital ist auf 302 000 *M.* ohne Grunderwerb, für welchen die Stadt Woldegk aufkommen will, veranschlagt, wovon die Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft 150 000 *M.* aufzubringen bereit ist und der Rest von 152 000 *M.* durch die erbetene Landeshilfe gedeckt werden soll.

3. Projekt einer Eisenbahn von Ludwigslust nach Dömitz.

In derselben Sitzung des Landtages gelangte ein Erlass bezüglich des Baues einer Eisenbahn von Ludwigslust nach Dömitz zur Vorlage, welche die Verbindung mit der Parchim-Ludwigsluster bezw. der Südbahn und der Berlin-Hamburger Bahn einerseits und der Wittenberge-Lüneburg-Buchholzer Eisenbahn andererseits herstellen soll. Die Bahn soll von einer zu bildenden Aktiengesellschaft gebaut und betrieben werden, deren Grundkapital bestehen wird aus 643 000 *M.* Stammaktien Lit. A. und aus den Aktien Lit. B., welche für den Betrag der Landeshilfe für die etwa 30 km lange Strecke gegeben werden sollen. Ausserdem ist eine Anleihe von 360 000 *M.* in Aussicht genommen worden, deren Begebung zum Kourse von 96 pCt. bereits gesichert ist. Die Anleihe wird mit 4 pCt. verzinst und mit ½ pCt. amortisirt. Das Verhältniss der Stammaktien Lit. A zu den Stammaktien Lit. B ist in der Weise gedacht, dass die Aktien Lit. B 4 pCt. Dividende erhalten, wenn zuvor auf die Aktien Lit. A 5 pCt. entfallen sind und wegen etwaiger Minderbeträge der Vorjahre eine entsprechende Nachzahlung auf diese Dividende stattgefunden hat. Ein etwaiger weiterer Ueberschuss soll auf sämmtliche Aktien gleichmässig vertheilt werden. Die Zeichnung der Stammaktien Lit. A ist nach den Vorlagen als gesichert anzusehen.

Russischer Getreideverkehr.

Die „Magd. Ztg." enthält folgende bemerkenswerthe Mittheilung, nach welcher man in den massgebenden Russischen Kreisen zu der Ueberzeugung gelangt zu sein scheint, dass die Ablenkung der Getreideausfuhr von Königsberg i/Pr. sich für die Russische Landwirthschaft nachtheilig erweist:

Bekanntlich ist Russland seit langen Jahren mit der Unterbringung des Ueberschusses seiner Getreideerzeugung hauptsächlich auf den Deutschen Markt angewiesen. Letzterer zeigt sich nun aber seit Jahr und Tag zur Aufnahme Russischen Getreides nicht mehr annähernd so willig wie in früheren Zeiten. Um nun die Gründe dieser für den Russischen Getreidehandel sehr unangenehmen Sprödigkeit festzustellen, beauftragte der Russische Domänenminister im Sommer dieses Jahres einen landwirthschaftlichen Dozenten, Herrn Skworzow, sich mit den Deutschen Getreidemärkten an Ort und Stelle vertraut zu machen und über den Befund zu berichten. Herr Skworzow hat seinen Auftrag inzwischen erledigt und die Ergebnisse seiner Beobachtungen in einer Denkschrift niedergelegt. Den wichtigsten Inhalt derselben haben soeben theils das landwirthschaftliche Ministerium, theils das Finanzministerium weiteren Kreisen zugängig gemacht. Aus dem Auszuge, der uns darüber im Journal des Russischen Finanzministeriums vorliegt, heben wir zunächst diejenigen Stellen hervor, welche sich auf den oben beregten Gegenstand beziehen. Neben anderen Gründen ist nach Ansicht des genannten Russischen Fachmannes die Verminderung der Nachfrage nach Russischem Getreide und die verhältnissmässige Niedrigbewerthung desselben in erheblichem Masse auf die Tarife und sonstigen Einrichtungen derjenigen Eisenbahnen, auf welche das nach dem Deutschen Hafen zu verfrachtende Getreide hauptsächlich angewiesen ist, zurückzuführen. Recht unangenehm werde der Handelsverkehr mit Russland zunächst dadurch gestört, dass die Tarife auf ein Jahr zum 1. Oktober festgesetzt werden und die Veröffentlichung der vom 1. Oktober ab eingreifenden Tarife zu spät erfolgt. Dieser Umstand sei besonders für die Zeitgeschäfte lästig und vielleicht die hauptsächlichste Ursache, weshalb derartige Geschäfte an der Königsberger Börse überhaupt nicht stattfinden. Aber auch bei den dort üblichen Verkäufen (nach Probe durch Vermittelung von Kommissionären) werde das Geschäft während der Hälfte des Monats September gestört, weil man die neuen Eisenbahntarife noch nicht kenne. Ferner habe die Südwestbahn-Gesellschaft durch Tarifherabsetzungen einen grossen Theil des früher nach Königsberg ausgeführten Getreides nach Odessa abgelenkt, dadurch seien dem Russischen Export die Vortheile, welche ihm „durch einige besondere Eigenschaften und Bedingungen des Königsberger Getreidehandels" geboten werden, verloren gegangen. Ueberhaupt empfehle es sich, wenn man nicht die Tarife der Südwestbahnen und anderer Linien wieder erhöhen wolle, die Tarife auch den nach Königsberg führenden Bahnen (mindestens von der Fastow'schen Bahn angefangen) herabzusetzen. Besonders erwünscht sei eine allgemeine Ermässigung der Tarife von den am meisten entfernten Gegenden ab. Bei den jetzigen Frachtsätzen koste die Fracht zum Beispiel für die Versendung von Orenburg nach Königsberg 302 R. für den Waggon (604 Pud ohne Säcke), mithin 50 Kop. für jedes Pud Getreide oder ungefähr zwei Drittel des Preises, der für dasselbe in Königsberg gezahlt werde. Schliesslich wolle er noch empfehlen, dass man die Verfrachtung des Getreides ohne Säcke verallgemeinern möge. Die Wichtigkeit dieser wie gesagt im Journal des Russischen Finanzministeriums erschienenen Auslassung liegt auf der Hand, wenngleich damit natürlich noch keineswegs ausgemacht ist, dass die Skworzow'schen Vorschläge ausgeführt werden.

Die Choleragefahr und die Auswanderer aus Oesterreich-Ungarn.

Durch die seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Regierung gegen die Auswanderung nach Amerika ergriffenen Massnahmen, über welche wir bereits in No. 99 dieser Zeitung berichteten, ist die Gefahr einer Einschleppung der Cholera aus Ungarn nach Deutschland durch die an der Schlesischen Grenze auf Preussisches Gebiet übertretenden Auswanderer erheblich abgeschwächt. In der That ist die Zahl der letzteren, welche bekanntlich auf den Preussischen Bahnen seit Feststellung des einen Cholerafalles auf dem Centralbahnhofe in Breslau nur unter sehr umfassenden Vorsichtsmassregeln befördert werden, in letzter Zeit eine auffällig geringe gewesen!

Eisenbahn Weimar-Rastenberg.

Die Bauarbeiten auf der Bahnlinie Weimar-Rastenberg, bezw. -Grossrudestedt sollen derartig vorgeschritten sein, dass die Inbetriebsetzung beider Linien spätestens am 1. April kommenden Jahres zu erwarten steht. Der Unterbau ist bis auf wenige Kilometer vollendet, und die Verlegung des Oberbaus hat streckenweise schon begonnen. Die Hochbauten nehmen einen raschen Fortgang. Auch der Anschluss der (schmalspurigen) Bahn in Weimar ist bereits vereinbart, und zwar erfolgt derselbe auf der Nordseite des Stadtbahnhofes, die mit dem Perron des letzteren durch eine Ueberbrückung verbunden wird.

Liquidation verstaatlichter Eisenbahnen.

Die Liquidation der Altona-Kieler und der Berlin-Hamburger Eisenbahn ist nunmehr beendet; die Inhaber der noch vorhandenen Aktien können den Antheil am Liquidationserlöse (mit 810 *M.* bezw. 2000 *M.* pro Aktie) bei der Königlichen Regierungs-Hauptkasse in Schleswig in Empfang nehmen.

Unterführung der Liesenstrasse und Ausbau der Ringbahn in Berlin.

Wie die „Voss. Ztg." mittheilt, hat die Königliche Eisenbahndirektion in Berlin für die Unterführung der Liesenstrasse unter die Gleise der Stettiner Eisenbahn sowie für die Anlage eines dritten und vierten Gleises der Ringbahn zwischen Landsberger Allee und Gesundbrunnen die landespolizeiliche Genehmigung nachgesucht.

Abfuhr von Mehlsendungen von der Ostbahn in Berlin.

Die Berliner Güterexpedition der Königlichen Ostbahn hat bekannt gemacht, dass infolge säumiger Abnahmen und starker Zufuhren die mit der Ostbahn eingehenden Mehlsendungen nicht mehr bahnseitig entladen werden können, vielmehr bis auf weiteres den Empfängern zur Selbstentladung (vom 17. d. M. ab) bereit gestellt werden. Gleichzeitig hat das zuständige Königliche Eisenbahn-Betriebsamt für die Ostbahn die zinsfreie Lagerfrist für Mehl auf drei Tage herabgesetzt. Mit Rücksicht auf diese Massnahmen hat die genannte Güterexpedition die Empfänger der eingehenden Mehlsendungen um prompte Abnahme und Abfuhr derselben ersucht.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Gesetzliche Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen. Die geschäftsführende Direktion hat zu der Zusammenstellung der gesetzlichen Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen den V. Nachtrag ausgegeben.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der zu den Oesterreichischen Linien der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft gehörigen Lokalbahn Bruck a. d. L.-Hainburg ist die am 2. d. Mts. für den Gesammtverkehr eröffnete, 4,8 km lange Theilstrecke Petronell-Deutsch-Altenburg, ferner ist die der Güstrow-Plauer Eisenbahngesellschaft gehörige, am 5. d. Mts. für den unbeschränkten Personen- und Güterverkehr eröffnete, in der Fortsetzung der Strecke Güstrow-Plau gelegene, 13,27 km lange Linie Plau-Wendisch-Priborn, und endlich ist von der im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen stehenden, einer besonderen Aktiengesellschaft gehörigen Vizinalbahn Debreczen-Hajdú-Nánás-Büd-Szt. Mihály, die am 12. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene, 14,10 km lange Theilstrecke Hajdú-Nánás-Büd-Szt. Mihály, sowie von der in demselben Verhältnisse zur Ungarischen Staatsbahn stehenden Zagorianer Vizinalbahn die am 13. d. Mts. in Betrieb genommene, 10,8 km lange Theilstrecke Varasd-Csaktornya — nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion — als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 5449 vom 15. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 5465 vom 15. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massnahmen der Niederländischen Regierung gegen die Verbreitung der Cholera (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 5487 vom 17. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 5488 vom 15. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 5490 vom 16. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ, betreffend Zurückziehung eines zur schiedsrichterlichen Entscheidung überwiesenen Streitfalles (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 5511 vom 15. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zusammenstellung der gesetzlichen Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 5558 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Situationspläne der Strecken Trachenberg-Herrnstadt, Loslau-Annaberg und Hundsfeld-Trebnitz (abgesandt am 20. d. Mts.).

Aus Sachsen.

Werkstätten-Jubiläum.

Ende November d. J. wurde in der eisenbahnfiskalischen Werkstätte in Dresden-Neustadt der 5 000. Güterwagen fertiggestellt, was zu einer grösseren Feier Anlass gab. Die Werkstätte besteht seit 1845. Die ältere Werkstatt in Leipzig, Bayerischer Bahnhof, hat bereits eine höhere Ziffer erreicht, während in den — wesentlich umfangreicheren aber erst im Jahre 1872 eröffneten — Centralwerkstätten in Chemnitz vor kurzem die Herstellung des 4 000. Wagens gefeiert wurde.

Schönberg-Hirschberg.

Vor kurzem schien das Zustandekommen dieser Bahn mit der schmalspurigen Zweigbahn Göttengrün-Lobenstein noch keineswegs gesichert. Wenigstens hatte sich noch Ende November der Stadtrath von Gera dem von uns bereits mitgetheilten abfälligen Votum der Handelskammer zu Gera angeschlossen und zwar hauptsächlich deshalb, weil man annehmen könne, dass die Preussische Regierung die Ausführung eines Projektes Triptis-Ziegenrück-Lobenstein-Wurzbach-Lehesten in Erwägung ziehen werde. Später jedoch hat sich der land- und forstwirthschaftliche Bezirksverein Lobenstein energisch für die Regierungsvorlage ausgesprochen und den Landtag ersucht, mit allen Kräften auf die Verwirklichung des Projektes Schönberg-Hirschberg mit Göttengrün-Lobenstein hinzuwirken, damit nicht durch die angestrebte Verschiebung der völlige Ruin des Reussischen Oberlandes herbeigeführt werde.

Vor wenigen Tagen hat nun der Geraische Landtag die Regierungsvorlage und demgemäss den Bau und Betrieb der beiden letztgedachten Linien durch die Sächsische Staats-Eisenbahnverwaltung genehmigt. Da der Reuss-Geraische Staat die Baukosten für die in seinen Bereich gelegenen Strecken selbst trägt, so wird derselbe eine Anleihe von 3½ Millionen Mark aufnehmen.

Zweigbahn Mosel-Crossen.

Der Mühlenbesitzer Leonhardt in Crossen hat sich jetzt durch Organe der Sächsischen Staats-Eisenbahnverwaltung eine 3,6 km lange schmalspurige Zweigbahn von Mosel (Station der Linie Zwickau-Chemnitz und Einmündungsstation der Mülsengrundbahn Mosel-Ortmannsdorf) nach seinem Mühlenetablissement in Crossen erbauen lassen, welche demnächst fertiggestellt sein wird. Dem Vernehmen nach steht nur noch die Montirung der eisernen, von der Königin Marienhütte in Cainsdorf gelieferten Muldenbrücke aus. Die Bauausführung hat wenig Schwierigkeiten geboten und demgemäss sind auch die Kosten nur auf etwa 114 000 M. veranschlagt. Immerhin bleibt es bemerkenswerth, dass ein Einzelner eine so erhebliche Summe für eine Zweigbahn aufwendet und es dürfte die neue Bahn eine der längsten im Besitze eines Privatmannes stehenden Deutschen Bahnen sein. Auch ist es interessant, dass Leonhardt — der erheblichen Kostenersparniss wegen — die schmale Spur gewählt hat, obwohl Mosel, wie bemerkt, auch Station der Normalbahn ist und die meisten seiner Transporte auf dieselbe übergehen bezl. auf dieser ankommen werden.

Den Betrieb wird die Staats-Eisenbahnverwaltung gegen Entrichtung von Zuführungsgebühren mit den Lokomotiven der Mülsengrundbahn führen. Auch wird sie voraussichtlich die erforderlichen Wagen stellen bezl. beschaffen — vorerst sind 10 Wagen vorgesehen — gegen Verzinsung des Preises derselben durch den Zweiggleisbesitzer.

Das in ziemlichem Umfang von fremden Eigenthümern benöthigte Areal ist unter Vermittelung der Staats-Eisenbahnverwaltung allenthalben freihändig, freilich theilweise zu sehr hohen Preisen erworben worden.

Verkehr von Plagwitz-Lindenau.

Der Güter-Versand und -Empfang der Station Plagwitz-Lindenau (Sächsische Staatsbahn) ist im Laufe dieses Jahres ausserordentlich gewachsen. Denn während in der Zeit vom 1. Januar bis Ende November 1885 daselbst sich der Wagen-Eingang und -Ausgang auf 56 092 stellte, belief er sich in der gleichen Zeit dieses Jahres auf 79 924 Stück. Der Wagenübergang nach den Zweiggleisen stieg von 5 403 auf 9 389 Wagen und die Zahl der expedirten Frachtbriefe von etwa 79 042 auf über 100 000 Stück. Der Stückgutverkehr hat um 67 pCt., die Bruttoeinnahme der Station aber um 59 pCt. zugenommen. — Man wird nicht fehl gehen, wenn man dieses ungewöhnliche Wachsthum in erster Linie mit auf den Uebergang der Gütergleise des Dr. Heine auf die Staats-Eisenbahnverwaltung zurückführt (vergl. No. 28 d. Jahrg. S. 359 d. Ztg.).

Sächsische Schmalspurbahnen.

Mit der am 15. Dezember erfolgten Eröffnung der 13,92 km langen Wilischthalbahn (Wilischthal-Ehrenfriedersdorf) mit der 1,90 km langen Zweigbahn Oberherold-Thum (vergl. No. 96 d. Jahrg. S. 1022 d. Ztg., woselbst übrigens beide Male statt Stollberg zu setzen ist Zschopau) haben die schmalspurigen Sekundärbahnen Sachsens nunmehr eine Gesammtlänge von **157,13 km** erreicht. Die einzelnen Linien sind folgende:

Linie	Länge
Wilkau-Saupersdorf	10,05 km
Mosel-Ortmannsdorf	13,94 „
Hainsberg-Kipsdorf	25,74 „
Oschatz-Döbeln	30,92 „
Radebeul-Radeburg	16,55 „
Klotzsche-Königsbrück	19,49 „
Zittau-Markersdorf	13,72 „
Potschappel-Wilsdruff (eröffnet den 1. Oktober d. J.)	10,90 „
Wilischthal-Ehrenfriedersdorf mit Oberherold-Thum (eröffnet den 15. Dezember d. J.)	15,82 „
Summa u. s.	157,13 km

Alle diese Linien sind selbständigen Bahnverwaltern unterstellt (der für die Wilischthalbahn angestellte ist in Ehrenfriedersdorf stationirt) dergestalt, dass unter Hinzurechnung der beiden für die normalspurigen Sekundärbahnen Pirna-Berggiesshübel und Schwarzenberg-Johanngeorgenstadt funktionirenden Bahnverwalter es deren im Bereich der Sächsischen Staatsbahnen gegenwärtig elf gibt.

Die Wilischthalbahn weist die Maximalsteigung von 1 : 40 und den Minimalradius von 50 m auf. Die Bauzeit war eine ungewöhnlich kurze, denn die Linie wurde im wesentlichen in 10 Monaten fertiggestellt. Da sich im Wilischthal eine blühende Industrie entwickelt hat (Spinnereien der Gebrüder Schiller, Papierfabrik von Wendler u. s. w.), so hofft man, dass die neue Bahn eine angemessene Rente abwerfen wird. Für zahlreiche Fabriken sind Zweiggleise im Bau oder projektirt.

Projekt Torgau-Strehla.

Von den mannigfachen Bahnprojekten, welche in jüngster Zeit zur Herstellung einer direkten Bahnverbindung zwischen Torgau bezl. Wittenberg mit dem Sächsischen Eisenbahnnetz aufgetaucht sind, dürfte das Projekt Torgau-Belgern-Strehla die meiste Aussicht auf Verwirklichung haben. Wenigstens hat sich dem Vernehmen nach der Herr Minister Maybach gegenüber einer Deputation günstig über diese Linie geäussert und dabei betont, dass der Anschluss an die Sächsischen Bahnen in Strehla und nicht in Riesa zu suchen sein werde, weil die Sächsische Regierung dies wünsche. Allerdings beabsichtigt die letztere auch in Anlehnung an einen ständischen Beschluss, welcher ihr die Petition für die Linie Oschatz-Strehla zur Erwägung überwies, eine schmalspurige Bahn zur Fortsetzung der Linie Döbeln-Mügeln-Oschatz nach der Elbe bei Strehla zu erbauen und dem Vernehmen nach sind die generellen Vorarbeiten für die der nächsten Ständeversammlung zu machende entsprechende Vorlage bereits in vollem Gange. Ausserdem wird noch vielfach für das alte Projekt Wittenberg-Schmiedeberg-Eilenburg-Wurzen agitirt.

Aus den Geschäftsberichten Deutscher Eisenbahnen.

Altdamm-Colberger Eisenbahn. Der Personenverkehr ergab im Betriebs-Jahre 1885/86 einen nicht unbeträchtlichen Rückgang in der Frequenz, gleichwohl hat die Einnahme eine Steigerung gegen das Vorjahr erfahren, was auf die Erhöhung des Personenfahrgeldes zurückzuführen ist. Einen erheblichen Einfluss auf die Steigerung der Einnahmen im Personenverkehre haben die Manövertransporte ausgeübt. Der Güterverkehr hat theils infolge der guten Ernte des Jahres 1885, theils infolge der weiteren wirthschaftlichen Entwickelung des Verkehrsgebietes auch gegen das Vorjahr erfreulich zugenommen und wird auf eine weitere Zunahme der Einnahmen gerechnet. Die Gesammt-Betriebseinnahme bezifferte sich auf 601 912 M. (gegen 553 901 M. im Vorjahre) oder pro Kilometer Bahnlänge auf 4 934 M. (gegen 4 540 M.), dagegen betrug die Gesammtausgabe 301 853 M. (gegen 312 241 M.) oder pro Kilometer 2 474 M. (gegen 2 557 M.) und in Prozenten der Gesammteinnahme 50.15 pCt. (gegen 56,37 pCt.). Es ergab sich somit ein Betriebsüberschuss von 300 059 M. (gegen 241 660 M.), derselbe ermässigte sich nach Abzug der verschiedenen Rücklagen auf 244 378 M. Von dieser Summe waren jedoch vertragsmässig 20 000 M. an den ehemaligen Betriebsgaranten zu zahlen. Der verbleibende Rest von 224 378 M. gestattete an die Stammprioritätsaktien Lit. A. und B. eine statutenmässige Dividende von 4½ pCt. und an die Stammaktien eine Dividende von 2½ pCt. zu zahlen, während die erübrigten 3 878 M. auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Crefelder Eisenbahn. Die Bahn, welche hauptsächlich den Personenverkehr zwischen Crefeld und den in der Nähe dieser Stadt gelegenen Ortschaften vermittelt, hat im Betriebsjahre 1885/86 649 208 Reisende oder 12 347 Personen mehr als im Vorjahre befördert. Die Einnahme hieraus betrug 182 579 ℳ oder + 130 ℳ gegenüber dem Vorjahre. An Gepäck wurden 88 t mit einer Einnahme von 1 322 ℳ befördert, für den Viehtransport wurden 2 459 ℳ vereinnahmt. Der Güterverkehr ist mit Ausnahme der Stationen St. Tönis, Hüls und Süchteln wenig erheblich, hat aber im ganzen eine erhebliche Zunahme erfahren, ist jedoch im letzten Jahre infolge ungünstiger Verhältnisse in der Seidenindustrie etwas zurückgegangen. Befördert wurden 76 387 t (gegen 81 021 t) und hierfür 87 671 ℳ (gegen 90 545 ℳ) vereinnahmt. Die wirklichen Betriebseinnahmen betrugen 309 694 ℳ, und die Betriebsausgaben 196 233 ℳ, somit der Ueberschuss 113 461 ℳ, zu welchem noch die Erträgnisse der Kiesgruben mit 5 232 ℳ treten. Die Ausgaben betrugen 63,4 pCt. der Einnahmen und entfallen auf jedes Nutzkilometer 0,73 ℳ. Von dem disponiblen Ueberschusse von 118 693 ℳ wurden 38 219 ℳ an den Erneuerungsfonds, 2 000 ℳ an den Reservefonds und 3 360 ℳ an den Bilanzreservefonds abgetreten, 3 360 ℳ wurden als vertragsmässige Tantièmen und 2 063 ℳ an Eisenbahnsteuer gezahlt. Von dem Rest wurden 67 200 ℳ zur ($4^4/_5$ pCt.) Verzinsung des Anlagekapitals verwandt und die übrigbleibenden 2 491 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen.

Eutin-Lübecker Eisenbahn. Eine Vergleichung der Einnahmen für das Betriebsjahr 1885 mit denen des Jahres 1884 ergibt pro 1885 eine Mindereinnahme von 22 069 ℳ. Der Personenverkehr erbrachte 6 584 ℳ mehr als im Vorjahre, dagegen ergab der Güterverkehr eine Mindereinnahme von 18 322 ℳ und auch die Einnahmen aus sonstigen Quellen ergaben ein Minus von 10 332 ℳ. Die Ursache der Mindereinnahme liegt in der ungünstigen Konjunktur der Zuckerindustrie. Im Personenverkehre wurden 245 344 Reisende befördert, wofür 200 858 Mark inklusive Gepäckfracht vereinnahmt wurden. Der Leichen-, Vieh- und Equipagenverkehr erbrachte 8 635 ℳ. Im Güterverkehr wurden 43 282 t befördert und hierfür 106 272 ℳ vereinnahmt. Aus dem Posttransporte erwuchs ferner eine Einnahme von 1 154 ℳ und aus sonstigen Quellen ergaben sich noch weitere 40 384 ℳ, so dass sich die Summe aller Betriebseinnahmen auf 357 303 ℳ oder pro Kilometer auf 10 827 ℳ stellte. Die Betriebsausgaben beliefen sich und zwar für persönliche Ausgaben auf 75 157 ℳ und für sachliche Ausgaben 185 190 ℳ, in Summa auf 260 347 ℳ. Inklusive eines Uebertrages aus dem Vorjahre von 5 757 ℳ stellte sich somit der erzielte Ueberschuss auf 102 713 ℳ. Nach Hinzurechnung der Zuschüsse von seiten der Staatskassen im Betrage von 53 644 ℳ und nach Abrechnung statutenmässiger Rücklagen u. s. w. verbleibt ein verfügbarer Ueberschuss von 155 938 ℳ. Derselbe wurde zur Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen mit 128 466 ℳ und zur Zahlung einer Dividende von 1 pCt. an die Aktien Lit. A mit 24 000 ℳ verwandt, der verbleibende Rest von 3 472 ℳ wurde auf neue Rechnung vorgetragen.

Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn. Die Verkehrsverhältnisse und die Einnahmen dieser Bahn sind im Betriebsjahre 1885/86 so ziemlich die gleichen wie im Vorjahre gewesen, dagegen zeigen die Ausgaben eine Erhöhung von 32 613 ℳ, diese Erhöhung trifft im wesentlichen den Titel Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände 21 646 ℳ (gegen 3 620 ℳ). Befördert wurden im Personenverkehr 308 518 (gegen 315 728) Reisende, an Gepäckübergewicht 297 t (gegen 306 t), an Eilgut 2 303 (gegen 2 429) t, an Stückgut 9 407 (gegen 8 963) t und an Wagenladungsgut 29 550 (gegen 29 694) t. Vereinnahmt wurde hierfür und zwar aus dem Personenverkehr 294 780 (gegen 300 414) ℳ und aus dem Güterverkehr 169 914 (gegen 166 190) ℳ. Die Summe der Betriebseinnahmen bezifferte sich inkl. der Nebeneinnahmen auf 490 094 (gegen 489 870) ℳ. Die Betriebsausgaben betrugen 262 001 (gegen 229 388) ℳ. Inklusive eines Uebertrages aus dem Vorjahre von 6 660 ℳ belief sich die Summe aller Einnahmen auf 496 755 ℳ und abzüglich der Betriebsausgabe der Ueberschuss auf 234 754 ℳ. Hiervon waren zunächst die Rücklagen in den Erneuerungs- und Reservefonds sowie die Verzinsung und Armortisation der Prioritätsobligationen mit zusammen 65 876 ℳ zu bestreiten. Von den verbleibenden 168 777 ℳ wurden an die Prioritätsstammaktien eine 4 pCt. Dividende mit 83 960 ℳ, an die Stammaktien eine Dividende von $3^1/_2$ pCt. = 73 550 ℳ, sowie die Eisenbahnsteuer mit 4 038 ℳ gezahlt, der verbliebene Rest von 7 344 ℳ wurde auf neue Rechnung vorgetragen.

Kirchheimer Eisenbahn. Durch den lebhafteren Personenverkehr und die Steigerung des Güter- und Viehverkehrs ohne Erhöhung der Ausgaben hat der Reinertrag des Unternehmens pro 1885 nach dem Geschäftsbericht denjenigen der vorhergehenden Jahre übertroffen. Befördert wurden insgesammt 86 841 Personen, 176 t Gepäck, 465 Wagenladungen Vieh, 414 t Eilgut, 6 678 t Stückgut und 22 173 t Wagenladungsgüter. Hierfür wurden und zwar aus dem Personen- und Gepäckverkehr 45 445 ℳ, aus dem Güterverkehr 50 340 ℳ vereinnahmt; die Gesammtsumme aller Betriebseinnahmen betrug 105 340 ℳ, wozu noch ein Uebertrag aus dem Vorjahre mit 2 800 ℳ hinzutrat, so dass sich die Summe aller Einnahmen auf 108 140 ℳ stellte. Dagegen beliefen sich die Ausgaben und zwar die persönlichen Ausgaben auf 23 870 ℳ und die sachlichen Ausgaben auf 36 299 ℳ und in Summa auf 60 169 ℳ. Es ergab sich somit ein Ueberschuss von 47 971 ℳ, nach Abzug der Rücklagen in den Erneuerungs- und Reservefonds, sowie der für die Amortisation und für die Verzinsung der aufgenommenen Anlehen benöthigten Summen verblieb noch ein vertheilbarer Ueberschuss von 34 017 ℳ, von welchem 17 202 ℳ zur Zahlung einer Dividende von 35 ℳ pro Aktie (à 857,14 ℳ), 12 000 ℳ zur ausserordentlichen Tilgung der Darlehen verwendet und 515 ℳ dem Unterstützungsfonds zugewiesen wurden. Der Rest mit 4 300 ℳ wurde auf neue Rechnung übertragen.

Aus Italien.

Italiens Bahnen, Betriebslänge und Durchschnittseinnahme.

Am 30. Juni 1886 betrug die gesammte Betriebslänge sämmtlicher Eisenbahnen 10 939, zur gleichen Zeit des Vorjahres 10 389 km; die mittlere Betriebslänge für das Betriebsjahr bis Ende Juni 1886 betrug (unter einfacher Berücksichtigung von Gemeinschaftsstrecken) 10 511 km gegen 9 987 km des Vorjahres, somit 550 km an gesammtem und 524 km an Durchschnittszuwachs.

Diese 550 km*) vertheilen sich auf die einzelnen Bahngebiete folgendermassen:

Netz bezw. Linie	eröffnete Strecke	Eröffnungstag	Länge km
Bergamo-Ponte della Selva	Ponte di Nossa-P. della Selva	6. Juli 1885	2
Adria-Netz	Foggia-Manfredonia . . .	12. „ „	36
	Treviso-Oderzo-Motta . .	12. Septbr. „	34
	Matelica-Castelraimondo .	15. „ „	8
	Nardò Galatone-Gallipoli .	1. Novbr. „	17
	Mandela-Cineto Romano .	25. „ „	4
	Mantua-Legnago	27. März 1886	38
	S. Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno	1. Mai „	33
	Pausula-Macerata	22. „ „	6
	S. Donà-Portogruaro . . .	17. Juni „	27
	Castelraimondo-S. Severino	24. „ „	11
Neapel-Bajano	Nola-Bajano	9. Juli 1885	11
Sicilisches Netz	Tunnel von Marianopoli .	1. August „	7
	Syracus-Noto	5. April 1886	32
Mittelmeer-Netz	Bricherasio-Barge	7. Septbr. 1885	12
	Ivrea-Donnaz	19. „ „	19
	Grignasco-Borgosesia . . .	8. Novbr. „	6
	Villa S. Giovanni-Scilla . .	28. Dezbr. „	9
	Taranto-Latiano	6. Januar 1886	48
	Borgosesia-Varallo	12. April „	12
	Scilla-Bagnara	27. „ „	9
	Moretta - Cavallermaggiore	17. Mai „	15
	Cajanello-Venafro	20. „ „	20
Como-Varese-Laveno	Como-Valle di Quadronne .	24. Septbr. 1885	23
Arrezo-Fossato	Fossato-Citta di Castello .	5. April 1886	73
	Citta di Castello-Anghiari .	1. Mai „	23
Udine-Cividale	Udine-Cividale	24. Juni „	15
		zusammen	550

Nach obiger Länge beziffert sich die kilometrische Durchschnittseinnahme für das bezeichnete erste Jahr des Betriebes auf: Mittelmeernetz 25 546 L., Adrianetz 20 944 L., Sicilisches Netz 12 180 L., Staatseisenbahnen 10 234 L., Sardinische Eisenbahnen 3 679 L. und Privatbahnen 8 388 L.; das Mittel des Ganzen ergibt 20 570 L. oder eine Verminderung um 338 L. gegen eine gleichartige Berechnung für das vorhergehende Betriebsjahr.

Parma-Brescia-Iseo.

Am 1. Dezember wurde von dieser Linie die 4,6 km lange Strecke von Colorno nach Mezzano-Rondani (nur mit dieser Station) eröffnet, letztere vorläufig erst für den Transport von Reisenden, Gepäck, Hunden und Eilgut.

---

*) Wir vermissen in der nachstehenden Uebersicht der Bahneröffnungen u. A. Padua-Malcontenta-Venedig 42 km mit Zweigb. Malcontenta-Mestre 6 km eröffnet 8. 4. 1886. Die Redact.

Hilfslinie dei Giovi.

Am 22. November ist das letzte Stück des Stollens für die rund 8,3 km lange Gallerie von Ronco durchgeschlagen worden; das Zusammentreffen war ein genaues.

Rom-Sulmona.

Nach dem von der regierungsseitig eingesetzten technischen Leitung ausgearbeiteten Entwurf für die Strecke Sparanise-Carinola-Gaeta zerfällt dieselbe in die drei Abtheilungen Sparanise-Sessa = 18,03 km, Sessa-Formia = 25,78 km und Formia-Gaeta = 10,46 km, zusammen 54,27 km. Der Kostenanschlag beläuft sich auf insgesammt 11 480 000 L., somit durchschnittlich 211 535 L. für das Kilometer.

Betriebsstörungen.

Die ungemein anhaltenden Regengüsse und Stürme zu Anfang November haben wieder einmal umfangreiche Verkehrsstockungen auf den Eisenbahnen (namentlich des Mittelmeernetzes) durch Erd- und Felsstürze, Ueberschwemmungen, Berg- und Dammrutschungen, Brückeneinstürze und Unterwaschungen bezw. Gefährdung von Kunstbauten u. s. w. herbeigeführt und zwar zumeist in den drei Tagen vom 10. bis 12. November; abgesehen von den Linien Casale-Valenza, Pisa-Rom, Livorno-Colle Salvetti, Castagnole-Asti und Mailand-Alessandria, wo nur bedeutende, sehr unliebsame Zugverspätungen veranlasst wurden, war der Verkehr zeitweise vollständig unterbrochen auf den Linien Novara-Luvino, Savona-Bra, Mortara-Casale, Casale-Asti, Vercelli-Pavia, Mailand-Turin, Gallarate-Laveno, Ivrea-Aosta und Genua-Ventimiglia.

Sicilische Bahnen, Betriebsergebnisse.

Am 16. November fand in Rom die ordentliche Generalversammlung dieser jetzt 1½ Jahr bestehenden Gesellschaft statt, in welcher die Festsetzung der Dividende für das Betriebsjahr vom 1. Juli 1885 bis 30. Juni 1886 auf 12,50 L. pro Aktie, sowie die Ueberweisung von 22 806 L. an den ordentlichen und von 5 000 L. an den ausserordentlichen Reservefonds beschlossen wurde. Für das laufende Betriebsjahr wurde eine gleiche Höhe der Aktienverzinsung in Aussicht genommen. Nach dem Rechenschaftsbericht für dieses erste Betriebsjahr stellte sich die gesammte Roheinnahme des ursprünglichen Bahnnetzes (unten einzeln angegeben) auf 7 459 647 L., die Roheinnahme des Ergänzungsnetzes auf 33 683 L., zusammen 7 493 330 L., Gesammteinnahmen auf 8 119 975 L. Ausgaben: Verwaltungs- und Betriebskosten 6 270 395 L., Antheil des Staates an der Roheinnahme (223 789 und 28 631 L.) 252 420 L.; Rücklagen zu Reserve- u. s. w. Fonds 1 123 999 L.; sonstige Ausgaben 17 109.30 L., insgesammt 7 663 854,54 L. und Reinertrag 456 120,78 L. Das Aktienkapital beträgt 15 000 000 L. (30 000 Aktien zu 500 L.); die Reservefonds schliessen mit zusammen 636 299 L. und der Erneuerungsfonds mit 28 983 L. ab. Im einzelnen stellten sich die Betriebseinnahmen im Betriebsjahr 1885/86 gegen 1884/85 wie folgt: für Personen 3 228 729 (1884/85 3 253 552) L., für Eilgut 337 894 (1884/85 359 722) L., für Frachtgut aller Art 3 789 844 (1884/85 4 132 686) L., an Nebeneinnahmen 31 598 (1884/85 46 440) L., zusammen 7 459 647 (1884/85 7 859 533) L., mithin gegen das Vorjahr weniger 399 886 L. („Monitore delle strade ferrate".)

Russische Korrespondenz.

Russlands auswärtiger Handel

bildet zur Zeit das ständige Thema zahlreicher und pessimistischer Betrachtungen. Dass es mit demselben nicht zum besten bestellt ist, gilt nachgerade als unbestreitbar. Höchst interessant ist es daher, die Anschauungen der obersten Finanzadministration des Reichs über diesen Punkt kennen zu lernen. Einen klaren Ausdruck derselben finden wir in dem fortlaufenden Berichte über den auswärtigen Handel Russlands im offiziellen Organ des Russischen Finanzministeriums, dem „Westnik Finanzow". In der letzten Nummer dieser Wochenschrift ist eine Uebersicht abgedruckt über die Gestaltung des auswärtigen Handels Russlands für die ersten neun Monate des laufenden Jahres. Hiernach soll mit dem August eine Wendung zum Bessern wahrnehmbar sein. Fast alle Hauptwaarenzweige sollen einen frischen Impuls aufweisen.

Vom Januar bis zum Oktober 1886 betrug der Export 303 356 000 R., der Import hingegen 283 399 000 R., so dass die Handelsbilanz mit einem Plus von 20 000 000 R. sich auf die Seite Russland neigt. Allerdings büssen diese Ziffern einiges von ihrer Stattlichkeit ein, wenn wir die Ziffern für denselben Zeitraum des Vorjahres daneben halten. Russlands Export hat nämlich auf dieser Grundlage eine Verminderung um 56 700 000 R. oder 18,7 pCt. erfahren. Dabei wurden im Jahre 1886 noch Silber und Gold in Münzen und Barren für 7 500 000 R. an das Ausland abgegeben, um ca. 2 300 000 R. mehr als im Jahre 1885 bis zum 1. Oktober, während die Zufuhr von Edelmetall aus dem Auslande nach Russland nur 4 600 000 R. betrug, etwa 600 000 R. weniger als im Vorjahre.

Nun ist zwar eine Verminderung des Exports um 56 700 000 Rubel oder 18,7 pCt. gewiss sehr bedeutend, aber die in den letzten Monaten wahrnehmbaren Anzeichen einer Verstärkung unseres Getreideexports geben, wie der „Westnik Finanzow" meint, der freudigen Hoffnung Raum, bis zum Schluss des Jahres werde die Situation im allgemeinen sich insoweit gebessert haben, dass die grosse Ziffer des bisherigen Minderexports nicht unbedeutend sich verbessern wird. Ueberhaupt soll die Verringerung der Ausfuhr eines einzelnen Jahres noch kein beunruhigendes Symptom darstellen, indem Russland solche Niedergänge infolge von Stockungen im Getreideexport bereits häufiger erlebt hat, wonach neue Hebungen der Ausfuhrziffern folgten. Dann dürfe man aber auch nicht übersehen, dass die Russland zur Zeit heimsuchende Krisis die ganze civilisirte Welt umfasse, daher nicht den finanzpolitischen Massnahmen eines einzelnen Staates zur Last gelegt werden könne.

Getreide, die hervorragendste Nährquelle des Russischen Ausfuhrhandels, hat für sich allein in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres einen Ausfall von 77 000 000 Pud im Werthe von 63 000 000 R. im Vergleich zum Vorjahr aufzuweisen. Namentlich die vier hauptsächlichen Russischen Getreidegattungen werden hiervon getroffen. Der Export von Weizen verringerte sich um 52 000 000 Pud oder 47 pCt., von Roggen um 11 000 000 Pud oder 19 pCt., von Gerste um 8 000 000 Pud oder 25 pCt., von Hafer um 10 000 000 Pud oder 31 pCt.

Diesen unerfreulichen Ziffern gegenüber werden wir wiederum auf die Exportresultate des Monats September verwiesen. Im September 1886 wurden nämlich mehr als im September 1885 exportirt: Weizen 661 000 Pud, Roggen 604 000 Pud, Gerste um 6 322 000 Pud und Hafer 1 934 000 Pud. Für den Ausfall im Getreideexport kann die verstärkte Ausfuhr einiger anderer Artikel nur sehr geringen Ersatz bieten. Hervorzuheben ist, dass die Ausfuhr von Zucker sich von 1 000 000 auf 10 000 000 R. und von Tabak von 5 000 000 auf 7 000 000 R. gehoben hat.

Die Steigerung des Imports ausländischer Waaren nach Russland um etwa 6 000 000 Rubel ist bereits oben erwähnt worden. Diese Zunahme kommt ausschliesslich der Einfuhr von Rohstoffen und Halbfabrikaten. in erster Reihe dem Artikel rohe Baumwolle zu, deren Import um 9 000 000 Rubel gestiegen ist. Alle übrigen Importartikel treten dieser kolossalen Werthzunahme gegenüber vollkommen in den Hintergrund. Zwar lässt sich auch für den Abschnitt „Lebensmittel" eine um 3 000 000 Rubel grössere Einfuhr nach Russland als im Vorjahr konstatiren, doch wird selbige aufgewogen durch den Ausfall von 3 Millionen im Artikel „fertige Fabrikate". Unter den Lebensmitteln ist die gesammte Steigerung dem einen Artikel „Thee" zugute zu schreiben; die Einfuhr von Thee ist von 547 000 Pud (im Jahre 1885) auf 711 000 Pud (im Jahre 1886) gestiegen; in Geldwerth veranschlagt bedeutet dieser vermehrte Theeimport des laufenden Jahres eine Summe von etwa 6 000 000 Rubel.

Eisenbahntarife und Getreideexport.

Während das Russische Getreide aus dem Innern des Reiches nur spärlich wie die Wassermenge eines zur Sommerzeit eingetrockneten Bächleins dem alten Exporthafen Riga zustrebt, strömt überreicher Segen dem erst im Aufgange befindlichen Hafen Sewastopol an der Südwestspitze der Halbinsel Krim zu. Die daselbst vorhandenen grossartigen Speicheranlagen reichen nicht entfernt aus, um die ganze Fülle der Zufuhren in sich aufzunehmen, viele tausend Tschetwert Getreide müssen unter freiem Himmel lagern. Alle Stationen der Losowo-Sewastopoler Eisenbahn sind mit Getreide überfüllt, die Eisenbahngesellschaft ist dem übermächtigen Andrange des Verkehrs nicht gewachsen, man hat an einigen Stationen zur kostspieligen Beförderung auf Wagen, die von andern Bahnen geliehen sind, gegriffen, um nur vorwärts zu kommen. Sewastopol hat wohl noch nie eine so stolze Handelsflotte in seinem Hafen beisammen gesehen wie gegenwärtig. Mit der Ausfuhr von Getreide geht eine Einfuhr von Baumwolle in kolossalen Quantitäten Hand in Hand. Diese Kombination von Export und Import erklärt sich aus dem einfachen Grunde, dass die zur Aufnahme des Russischen Getreides angemietheten ausländischen Schiffe zur Verbilligung der theuren Wegekosten Importartikel für jeden Preis bereitwillig zur Beförderung nach dem Russischen Hafen verladen. Von der Eisenbahn Losowo-Sewastopol wird berichtet, dass dieselbe, von früher gewöhnt mit Verlust zu transportiren, jetzt enorme Summen, 35 000 bis 40 000 R. täglich vereinnahme. — Wer diese Mittheilungen liest, dem muss sich die Frage nach den ausserordentlichen Gründen für die plötzliche Ueberfüllung des Handelshafens Sewastopol inmitten allgemeiner Geschäftsstockung aufdrängen. Dass die naturgemässe Voraussetzung für eine derartige plötzliche Belebung des Getreidehandels, nämlich eine ausgezeichnete Ernte im Zufuhrrayon des betreffenden Hafens, im vorliegenden Falle nicht zutrifft, ist bekannt, also müssen andere Ursachen über Nacht Wunder bewirkt haben. Einzelne Notizen in den Petersburger Blättern lassen denn auch in der That erkennen, dass es mit dem

überraschenden Aufschwung des Schwarzmeerhafens Sewastopol eine besondere Bewandtniss hat. Nicht die Gunst aussergewöhnlicher Verhältnisse, sondern die Kunst rücksichtsloser Tarifirung hat den bisher auf andere Russische Häfen gerichteten Getreidestrom dem Schwarzen Meere zugelenkt. Die Ostseehäfen Riga und Libau aber werden durch das Vorgehen der Südrussischen Eisenbahngesellschaften in ihren materiellen Interessen so empfindlich geschädigt, dass der Sache ernstliche Berücksichtigung gebührt. Noch schwerer als die Ostseehäfen scheinen jedoch einige Centren des Getreidehandels im Innern des Reiches betroffen. Besonders aus Livny und Jeletz — zwei für die Getreidezufuhren zum Rigaschen Hafen besonders wichtige Ausgangs- und Mittelpunkte — werden laute Klagen über die Beeinträchtigung durch die Bahnen Kursk-Charkow-Asow und Losowo-Sewastopol erhoben. Dabei wird die Schuld an dem Uebel theilweise auch den Häfen Riga und Libau zugeschoben, die selbst nichts heranzuziehen sich bemühen.

Aus den getreidereichen Gouvernements Kursk, Orel, Woronesch wurde lange Jahre hindurch der Ueberschuss der Bodenernte nach drei Richtungen dem offenen Meere zugeführt. Von Kursk aus ging das Getreide über Orel, Smolensk, Witebsk nach Riga (1 080 Werst) oder über Konotop, Homel, Minsk, Wilna nach Libau (1 393 Werst) oder endlich aus dem südöstlichen Theile des Gouvernements Woronesch, von Woronesch aus nach Rostow und Taganrog. Da entspann sich im Herbst 1884 zwischen den Linien Kursk-Riga und Kursk-Libau ein eifriger Wettbewerb um die Heranziehung der Getreidefrachten zu dem einen oder dem andern Hafen. So soll die Beförderung eines 610 Pud fassenden Waggons Getreide auf der Strecke von Kursk bis Libau für 127 R. ausgeführt worden sein, während bei der Dirigirung des Getreides auf Riga sogar nur 121 R. verlangt wurden. Den Getreidecentren Woronesch, Livny, Jeletz wurden nicht die gleichen Vergünstigungen zu Theil, was zu vielfachen Beschwerden Anlass gab. Die Folge davon war, dass im September vorigen Jahres die Fracht wieder wie früher normirt wurde, nämlich für einen Waggon Getreide von Kursk nach Riga 151 R. und nach Libau 158 R. 34 Kop.

Im September dieses Jahres, so berichtet die Russische „Petersburger Zeitung“, ging eine neue Ueberraschung in Scene. Die beiden Linien Kursk-Charkow-Asow und Losowo-Sewastopol hatten eine Vereinbarung getroffen, der zufolge die Fracht für einen Waggon Getreide von 610 Pud von Kursk bis hinunter nach Sewastopol, 938 Werst, nur 84 R., also $^1/_{73}$ Kop. für das Pud und die Werst betragen sollte, während der Satz von $^1/_{40}$ Kop. für das Pud und die Werst bis jetzt als Durchschnittspreis galt. Ein ähnlich billiger Getreidetarif soll in Russland noch nie und nirgends existirt haben; nur gewisse Schwindelbahnen Amerikas sollen eine noch billigere Tarifirung kennen. — Die Folge dieser abnormen Vergünstigung war natürlich, dass das Getreide aus weitester Entfernung dem Süden zuströmte und an irgend einem Punkte die Kursk mit Sewastopol verbindende Eisenbahnlinie zu erreichen suchte. Die Monate September und Oktober waren Wonnemonate für die aus langem Winterschlafe erwachte Bahn Losowo-Sewastopol; dieselbe zog für diese zwei Monate einen Uebergewinn von fast einer halben Million Rubel aus dem Betriebe auf ihrer Strecke. — Die an der Verbindung zwischen Kursk und Libau betheiligten Bahnen nahmen hieraus Veranlassung, am 10. Oktober ihren Getreidetarif gleichfalls sehr bedeutend zu ermässigen, nämlich auf 140 R. 34 Kop. für den Wagen. — Unter solchen Umständen wenden sich natürlich die Gegenden, welche bis jetzt ihre Bodenerzeugnisse dem Hafen Riga zuwandten, von letzterem ab und streben irgendwo einen Anschluss an die Linien Kursk-Libau oder Kursk-Sewastopol zu erreichen. Die von Grjäsi über Orel nach Riga führenden Schienenwege werden schwer geschädigt; alle Uebelstände, welche mit einer Aenderung einer altgewohnten Verkehrsrichtung verknüpft sind, treten hierbei zu Tage. Nicht die Bahnen allein, auch einzelne vorzugsweise vom Getreidehandel lebenden Ortschaften, wie Livny und Jeletz, werden arg in Mitleidenschaft gezogen. Die städtische Vertretung beider Städte hat sich deshalb mit dringenden Vorstellungen an das Eisenbahnkonseil nach Petersburg gewandt und um schleunige Regelung der Tarifsätze gebeten, da unermesslicher materieller Schaden aus dem Fortbestehen der neuen Tarifirung der von Kursk- ausgehenden Eisenbahnlinien erwachsen müsse. Die Antwort des Konseils ist noch nicht eingegangen, aber man kann wohl hoffen, dass dieselbe den gerechtfertigten Bittgesuchen Rechnung tragen wird. Hat doch der Staat selbst von dieser neuen Tarifpolitik am allerwenigsten einen Vortheil. Wohl mag die Linie Losowo-Sewastopol einen unerwarteten Gewinn abwerfen, sicherlich geht aber gleichzeitig auf der anderen Seite das Doppelte verloren. Die Bilanz aus einem solchen Tarifspiel wird immer ungünstig sein.

Riga-Pleskau.

Wir entnehmen dem „Rigaer Tagesblatt“ das nachstehende Verzeichniss der Stationen der neuen Eisenbahn Riga-Pleskau und der Zweigbahn von Walk nach Dorpat:

Riga-Pleskau Stationen	Klassenrang der Stationen	Entfernung in Werst von Riga
1. Riga, Uferstation	I	—
2. Riga, Rangirbahnhof	I	6
3. Rodenpois	IV	22½
4. Hinzenberg (Halbstation)	V	38
5. Segewold	IV	50
6. Ligat	V	60
7. Ramotzki	V	69
8. Arrasch (Halbstation)	V	78½
9. Wenden	III	87
10. Lode (Halbstation)	V	98½
11. Wolmar	IV	113
12. Wrangelshof (Halbstation)	V	117½
13. Stackeln	IV	132
14. Oling (Halbstation)	V	141½
15. Walk	II	157½
16. Karolen	V	172
17. Anzen	IV	185
18. Sommerpahlen (Halbstation)	V	200½
19. Werro	III	213
20. Neuhausen	IV	230
21. Petschur	IV	247½
22. Isborsk	IV	268½
23. Pleskau	II	290

Anmerkung. Bei Riga sind noch zwei Haltestellen projektirt im Kriegshospital (4⅓ Werst von der Uferstation) und Alexanderthor (6¾ Werst).

Zweigbahn Walk-Dorpat Stationen	Klassenrang der Stationen	Entfernung in Werst von Walk
1. Walk	II	—
2. Sagnitz	IV	16
3. Bockenhof	IV	33½
4. Ringen (Halbstation)	V	43½
5. Elwa	IV	54
6. Nüggen (Halbstation)	V	63½
7. Dorpat	III	78

Einheitliche Betriebsvorschriften auf den Nordamerikanischen Eisenbahnen.

(Schluss aus No. 99 S. 1053 fg.)

Zugvorschriften.

Zugeintheilung.

81. Die Züge sind als regelmässige oder als Extrazüge zu bezeichnen. Regelmässige Züge sind die in den Fahrplänen angegebenen; dieselben können aus einer oder aus mehreren Abtheilungen bestehen. Jede Abtheilung eines Zuges, ausgenommen die letzte, hat die in No. 37 vorgeschriebenen Signale zu führen. Extrazüge sind die in dem Fahrplan nicht aufgeführten. Eine leere Lokomotive auf der Bahn ist als ein Zug anzusehen.

82. Die regelmässigen Züge werden im Fahrplan mit Rücksicht auf ihr Vorzugsrecht auf die Bahn in Klassen eingetheilt; Züge der ersten Klasse gehen denen der zweiten Klasse und aller folgenden, Züge der zweiten Klasse denen der dritten und der folgenden Klasse vor u. s. w.

Die Bezeichnungen: „Personen-“, „Güter-“ und „gemischte Züge“ dienen zur Erläuterung und beziehen sich nicht auf die Klasseneintheilung.

83. Extrazüge können unterschieden werden als:
Personen- oder Spezial-Extrazüge,
Güter-Extrazüge,
Arbeits-Extrazüge.

84. Alle Extrazüge stehen in einer niedrigeren Klasse, als die regelmässigen Züge jeder Art.

Bewegung der Züge.

85. Ein Zug höherer Klasse hat hinsichtlich der Beförderung jederzeit das Vorzugsrecht vor einem Zuge niederer Klasse.

86. Bei eingleisiger Bahn wird (im Fahrplan) bestimmt, in welcher Richtung die Züge gleicher Klasse das unbedingte Vorzugsrecht vor den betreffenden in entgegengesetzter Richtung fahrenden Zügen haben.

87. Beim Zusammentreffen von Zügen gleicher Klasse auf eingleisiger Bahn muss der hinsichtlich der Beförderung nachstehende Zug vor der Abfahrtszeit des anderen auf ein Nebengleis fahren, um das Hauptgleis frei zu machen; ein solcher Zug darf aber vor Ankunft des Zuges der entgegengesetzten Richtung die Endweiche nur auf besondere Anweisung passiren, um in ein Nebengleis zurückzusetzen. Falls das Zurücksetzen in ein Nebengleis stattfinden soll, ist vor dem Passiren der Endweiche ein Flaggenwärter nach der betreffenden Richtung gemäss No. 101 zu entsenden.

88. Trifft ein Zug niederer Klasse mit einem solchen höherer Klasse bei eingleisiger Strecke zusammen, so soll ersterer fünf Minuten vor dem Eintreffen des letzteren in ein Nebengleis fahren und das Hauptgleis für denselben freilassen. Ein Zug niederer Klasse muss einem nachfolgenden Zuge höherer Klasse um fünf Minuten voraussein.

89. Ein Zug darf die Station frühestens fünf Minuten nach Abfahrt eines voraufgefahrenen Zuges verlassen, sofern nicht eine Block-Signaleinrichtung vorhanden ist.

90. Die in gleicher Richtung fahrenden Personenzüge müssen mindestens 5 Minuten von einander entfernt bleiben, falls nicht Block-Signaleinrichtungen vorhanden sind.

91. Die in gleicher Richtung fahrenden Güterzüge müssen (ausgenommen beim Aufstellen auf Stationen oder auf Kreuzungs- oder Ueberholungspunkten) mindestens 5 Minuten von einander entfernt bleiben, falls nicht Block-Signaleinrichtungen vorhanden sind.

92. Kein Zug, welcher auf der nächsten Station mit einem, das Vorzugsrecht besitzenden Zuge zu kreuzen hat oder durch denselben zu überholen ist, darf abfahren, wenn nicht die volle fahrplanmässige Zeit, um den Kreuzungs- bezw. Ueberholungspunkt zu erreichen, noch vorhanden ist und das Fahrgleis gemäss No. 87 und 88 frei gemacht werden kann.

93. Ein nicht das Vorzugsrecht besitzender Zug muss das Hauptgleis für die Zeit, welche zum Passiren eines entgegenkommenden oder nachfolgenden Zuges vorgeschrieben ist, unbedingt frei lassen, anderenfalls muss er sofort gemäss No. 101 gedeckt werden.

94. Kein Zug darf, ausgenommen an Kreuzungs- oder Ueberholungspunkten gemäss No. 87—93 einschliesslich, vor seiner fahrplanmässigen Zeit eintreffen.

Kein Zug darf vor seiner fahrplanmässigen Zeit abfahren.

95. Auf eingleisiger Bahn müssen alle Züge auf fahrplanmässigen Kreuzungs- oder Ueberholungspunkten anhalten, wenn der zu treffende oder zu überholende Zug der gleichen Klasse angehört, ausgenommen, wenn ersichtlich die Weichen in Ordnung sind und das Fahrgleis als frei erkannt ist. Der Zug hat vor der Weiche zu halten, welche von dem zu treffenden oder zu überholenden Zug beim Uebergang in das Seitengleis zu benutzen ist.

96. Alle Züge, welche sich dem Ende eines Doppelgleises, den Abzweigungen, Kreuzungen in Schienenhöhe und Drehbrücken nähern, müssen darauf vorbereitet sein, anzuhalten und dürfen erst weiter fahren, wenn ersichtlich die Weichen oder Signale in Ordnung befunden sind und das Fahrgleis als vollständig frei erkannt worden ist. Im Falle besonderer Vorschrift müssen alle Züge halten.

97. Kein Zug darf eine Abzweigung, eine Endstation oder einen Abfahrtspunkt verlassen oder von einem Doppel- auf ein einfaches Gleis übergehen, bis festgestellt ist, dass alle fälligen Züge, welche das Vorzugsrecht haben, angekommen sind.

98. Wenn ein Personenzug auf einem seiner gewöhnlichen Haltepunkte mehr als . . . . . *) Minuten zurückgehalten wird, so muss der Flaggenwärter mit Gefahrsignalen zurückgehen und den Zug gemäss No. 101 decken; wenn ein Zug an einer ungewöhnlichen Stelle hält, muss der Flaggenwärter unverzüglich so weit rückwärts gehen, dass er von einem in gleicher Richtung fahrenden Zuge, welcher mindestens ⅛ Meile von dem ersteren Zuge entfernt ist, gesehen werden kann, und wenn der Aufenthalt länger als . . . . . Minuten währt, muss der Wärter nach No. 101 verfahren.

Sofern es nöthig ist, den Zug vorn zu decken, müssen entsprechende Vorsichtsmassregeln von dem Feuermann getroffen werden. Kann dieser die Maschine nicht verlassen, so muss der Bremser des vorderen Zugtheils für ihn eintreten.

99. Wird ein Güterzug an einer ungewöhnlichen Stelle mehr als . . . Minuten aufgehalten, wo der Schluss desselben von einem in gleicher Richtung sich bewegenden Zuge in einer Entfernung von mindestens . . . Minuten deutlich gesehen werden kann, so hat der Flaggenwärter mindestens . . . Minuten mit Gefahrsignalen zurückzugehen, oder um soviel weiter, als zur Deckung des Zuges nöthig erscheint, und wenn der Zug innerhalb weniger als 10 Minuten vor der Zeit, in welcher ein in gleicher Richtung fahrender Personenzug erwartet wird, so hat der Flaggenwärter nach No. 101 zu verfahren.

Wenn es nöthig ist, den Zug vorn zu decken, liegen die entsprechenden Vorsichtsmassregeln dem Feuermann oder, wenn dieser seine Maschine nicht verlassen kann, dem Bremser des vorderen Zugtheiles ob.

100. Wenn der Flaggenwärter zur Deckung des Zugschlusses zurückgehen muss, so hat der nächste Bremser sofort die Stelle des Flaggenwärters im Zuge zu übernehmen und bis zur Rückkunft des letzteren zu behalten; bei Personenzügen übernimmt der Packmeister alsdann den Dienst des ersten Bremsers.

101. Wenn ein Zug durch einen Unfall oder ein Hinderniss aufgehalten wird, so muss der Flaggenwärter sofort mit Gefahrsignalen rückwärts gehen, um in derselben Richtung fahrende Züge anzuhalten. An einem von dem Schlusstheil des Zuges entfernten Punkte hat er eine Sprengpatrone auf die Schienen zu legen: er muss dann mindestens . . . . vom Schlusstheil seines Zuges weiter rückwärts gehen und zwei Knallsignale zehn Ellen weit von einander (eine Schienenlänge) auf die Schienen legen; alsdann hat er bis zu einem Punkte . . . . vom Schlusse seines Zuges zurückzugehen und dort zu verbleiben, bis er durch die Pfeife seiner Lokomotive zurückgerufen wird. Wenn aber ein Personenzug innerhalb 10 Minuten zu erwarten ist, so hat er bis zu dessen Ankunft zurückzubleiben. Sobald dieser Zug anlangt, räumt der Flaggenwärter das seinem Zuge zunächst gelegte Knallsignal hinweg, lässt dagegen die beiden weiterhin befestigten als Vorsichtssignal für einen nachfolgenden Zug liegen.

Ist bei einem Unfall oder Hindernisse auf eingleisiger Strecke die Spitze des Zuges zu decken, so muss der Feuermann vorwärts gehen und die entsprechenden Vorsichtsmassregeln treffen. Kann der Feuermann seine Maschine nicht verlassen, so muss der Bremser des vorderen Zugtheils damit beauftragt werden.

102. Güterzüge können auf ein anderes Gleis gesetzt werden, wenn kein Personenzug erwartet wird und kein anderer Güterzug in Sicht ist, vorausgesetzt, dass ein Flaggenwärter mit Gefahrsignalen gemäss No. 101 mindestens auf . . . . in der Richtung des erwarteten Zuges abgesandt worden ist.

103. Wenn ein Güterzug bei doppelgleisiger Strecke auf das andere Gleis setzt, um einen in gleicher Richtung fahrenden Personenzug vorbeizulassen, und wenn während des Wartens ein Personenzug aus der entgegengesetzten Richtung ankommt, so kann der Güterzug wieder zurücksetzen, um letzteren vorbei zu lassen, vorausgesetzt, dass der andere Personenzug noch nicht in Sicht ist und ein Flaggenwärter mit Gefahrsignalen gemäss No. 101 mindestens auf . . . . rückwärts dem erwarteten Zuge entgegen gesandt ist.

104. Wenn ein Güterzug bei zweigleisiger Strecke auf das andere Gleis fahren muss, um einen in gleicher Richtung fahrenden Personenzug vorüberzulassen und ein Personenzug aus entgegengesetzter Richtung erwartet wird, so muss ein Flaggenwärter mit Gefahrsignalen nach No. 101 mindestens auf . . . . in der Richtung des nachfolgenden Zuges ausgesandt werden und der Güterzug darf nicht (auf sein Fahrgleis) zurücksetzen, bevor nicht einer der Personenzüge angekommen ist. Sollte der folgende Personenzug zuerst eintreffen, so muss vor dem Zurücksetzen des Güterzuges ein Flaggenwärter in der entgegengesetzten Richtung mit Gefahrsignalen mindestens . . . . weit nach No. 101 dem verspäteten Personenzuge entgegengesandt werden. Mit besonderer Vorsicht und Ueberlegung ist hierbei zu verfahren, um die Verspätung eines der Personenzüge zu vermeiden. Der Vorrang gebührt stets dem Personenzuge der höheren Klasse.

105. Findet während der Fahrt eine Zugtrennung statt, so hat das Zugpersonal grosse Vorsicht anzuwenden, um ein Zusammenstossen der einzelnen Theile zu verhindern. Der Lokomotivführer hat das Signal nach No. 45 zu geben und den vorderen Zugtheil in Bewegung zu erhalten, bis der abgerissene Theil zum Stillstand gebracht ist. Alsdann darf der vordere Zugtheil ohne Rücksichtnahme auf sonstige Züge nach zuvoriger Absendung eines Flaggenwärters mit Gefahrsignalen bis auf mindestens . . . . in der Richtung, nach welcher der Zug zurückgehen soll, und unter Anwendung grosser Vorsicht und einer Fahrgeschwindigkeit von höchstens 4 Meilen die Stunde, zurücksetzen, um den abgerissenen Zugtheil wieder aufzunehmen.

Auf eingleisiger Strecke müssen alle vorgeschriebenen Vorsichtsmassregeln ebenfalls zum Schutz des Zuges gegen entgegenkommende Züge angewendet werden.

Der hintere Zugtheil darf nicht in Bewegung gesetzt, auch nicht überholt werden, bevor der vordere Zugtheil zurückgekommen ist. Diese Vorschrift gilt für Züge jeder Klasse.

Eine Ausnahme hiervon ist nur dann zulässig, wenn es sicher ist, dass der abgetrennte Theil zum Stillstand gebracht ist und wenn der Unfall an einer Stelle passirt ist, wo weder Kurven noch sonstige Hindernisse die Beobachtung der Signale von beiden Theilen des Zuges behindern. In solchem Falle dürfen Lokomotiv- und Zugführer unter Beobachtung der grössten Vorsicht nach eigenem Ermessen bei der Zusammenbringung der Zugtheile verfahren.

106. Wird ein Zug von einer Maschine geschoben (ausgenommen beim Rangiren auf Stationen), so muss ein Flaggenwärter in angemessener Entfernung vor dem ersten Wagen postirt werden, um ein etwaiges Gefahrsignal sofort wahrnehmen und dem Lokomotivführer signalisiren zu können.

---

*) Die offen gelassenen Stellen sind von jeder Verwaltung nach Massgabe der örtlichen Verhältnisse auszufüllen.

107. Ein von einer Station oder einer Anschlussstelle abzulassender Zug hat, wenn ein Zug derselben Klasse und derselben Richtung sich verspätet (overdue) hat, in seiner richtigen Fahrplanzeit weiterzufahren, während mit dem verspäteten Zuge alsdann gemäss No. 90 oder 91 zu verfahren ist.

108. Ein Zug, welcher sich verspätet und in die fahrplanmässige Zeit eines andern Zuges derselben Klasse geräth, verliert seine Berechtigungen nicht.

109. Regelmässige Züge, welche sich 12 Stunden oder mehr über ihre fahrplanmässige Zeit verspäten, verlieren alle ihre Rechte.

110. Ein Zug, welcher einen liegen gebliebenen Zug derselben oder einer höheren Klasse einholt, kann demselben, unter Annahme des Fahrplans und der Rechte desselben und unter Beachtung der für denselben massgebenden Vorschriften bis zur nächsten offenen Telegraphenstation, von wo aus dem Superintendent Meldung zu machen ist, vorausfahren. Der überholte Zug erhält alsdann die Rechte des zuletzt an ihm vorübergefahrenen Zuges, bis er die nächste Telegraphenstation erreicht hat.

111. Alle Befehle und Bestimmungen bezüglich der Bewegung von Zügen oder der Beschaffenheit des Bahnkörpers oder der Brücken müssen schriftlich gegeben werden.

112. Personenzüge dürfen Signale für einen folgenden Zug nicht ohne Befehl des Superintendenten führen; bei Güterzügen ist hierzu der Befehl des Stationsvorstehers erforderlich.

113. Extrazüge dürfen auf eingleisiger Bahn nur auf Anordnung des Superintendent abgelassen werden.

114. Wenn auf eingleisiger Strecke die für einen folgenden Zug gegebenen Signale auf irgend einem Punkte vor Ankunft des folgenden Zuges abgenommen werden, so hat der Zugführer sofort dem Superintendent entsprechende telegraphische Meldung zu machen, auch den diensthabenden Stationsbeamten und Weichenwärter zu benachrichtigen; letzterer muss dann, wenn nicht im einzelnen Falle andere Bestimmung gegeben ist, alle entgegenfahrenden Züge derselben oder einer niederen Klasse, welche die Station vor Ankunft des signalisirten Zuges verlassen, benachrichtigen.

Wenn Signale an einem Punkte abgenommen werden, wo ein Stationsbeamter oder Weichenwärter sich nicht befindet oder wo eine Einrichtung zu diesem Zwecke nicht besteht, so hat der Zugführer alle entgegenkommenden Züge derselben oder einer niedrigeren Klasse zu benachrichtigen, bis er die nächste Telegraphenstation erreicht, von wo aus er dem Superintendent Meldung zu machen hat, und der Stationsbeamte muss, wenn nicht besondere Anordnungen getroffen sind, alle entgegenfahrenden Züge derselben oder einer niederen Klasse benachrichtigen, falls der Superintendent nicht anders bestimmt.

Wenn der Zug, für welchen die Signale bestimmt waren, das Hauptgleis an einem Punkte verlässt, wo ein Stationsbeamter oder Weichenwärter sich nicht befindet oder eine sonstige Anordnung hierfür nicht getroffen ist, so muss ein Flaggenwärter zurückgelassen werden, um den entgegenfahrenden Zügen von der Ankunft des Zuges Nachricht zu geben.

115. Arbeitszüge sind als Extrazüge nach besonderen Bestimmungen zu fahren und als „working limits" zu bezeichnen.

116. Mit besonderer Vorsicht hat das Zugpersonal eines Zuges zu verfahren, welcher auf einer Station eintrifft, woselbst ein anderer Zug Reisende aufnimmt oder absetzt.

117. Die Lokomotivführer haben die auf dem Gleise der entgegengesetzten Fahrrichtung sich bewegenden Züge zu beobachten und darauf zu achten, dass die Züge einander nicht zu nahe kommen.

118. Auf der Lokomotive darf ausser dem Lokomotivführer, dem Feuermann und den in der Ausübung ihres Dienstes dazu befugten Beamten niemand ohne die schriftliche Genehmigung der zuständigen vorgesetzten Dienststelle mitfahren.

119. Die Zugführer sind verantwortlich für die richtige Stellung der von ihnen und dem ihnen unterstellten Zugbeamten benutzten Weichen, falls diese nicht durch einen besonderen Weichenwärter bedient werden.

Wer eine Weiche öffnet, hat bei derselben zu verbleiben, bis sie wieder geschlossen ist oder ein anderer berechtigter Beamter ihn ablöst.

Wenn mehrere Züge eine Weiche zu benutzen haben, darf dieselbe nicht offen gelassen werden, sofern nicht ein Zugbeamter des folgenden Zuges sich bei derselben befindet und dieselbe bedient.

120. Unfälle, Zurückhaltung von Zügen, Mangel an Kohlen oder Wasser, oder Beschädigungen an Gleisen oder Brücken sind sofort dem Superintendent telegraphisch zu melden.

121. Kein Zug darf eine Station ohne das Signal des Zugführers verlassen.

122. Die Zug- und Lokomotivführer sind gleichmässig verantwortlich wegen Verletzung einer für die Sicherheit der Züge gegebenen Bestimmung, und sie müssen jede Vorsichtsmassregel zum Schutz ihrer Züge anwenden, selbst wenn dieselbe in den Bestimmungen nicht vorgesehen sein sollte.

123. In allen Fällen des Zweifels oder der Unsicherheit ist das sichere Verfahren zu wählen und kein Wagniss zu unternehmen.

Litteratur.

Musterbuch für Eisenkonstruktionen, herausgegeben vom Verein Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller und bearbeitet von C. Scharowsky, Civilingenieur in Berlin. Leipzig und Berlin, Verlag und Druck von Otto Spamer, 1887.

Von dem „Musterbuche", welches in zwei vollständig getrennten, von einander unabhängigen und auch einzeln käuflichen Theilen erscheinen wird, liegt uns die erste, 40 Seiten grossen Formats umfassende Lieferung vor. Dieselbe beschäftigt sich ausschliesslich mit Säulen aus Schweisseisen und aus Gusseisen. In den weiteren drei Lieferungen des ersten Theiles sollen ausser dem Schlusse des Kapitels „Säulen" die Decken- und Dachkonstruktionen, die Treppen und die kleineren Brücken behandelt werden, während für den zweiten Theil die Erörterung vollständiger Entwürfe von Bauwerken, bei welchen das Eisen vorherrschend als Baumaterial verwendet wird, in Aussicht genommen ist. Der Zweck des Unternehmens ist, eine sachgemässe Verwendung des Eisens bei den Bauausführungen zu fördern und durch brauchbare Vorlagen und zuverlässige Berechnungen, namentlich bestimmter im Hochbau oft vorkommender Bautheile dem Praktiker die Mühe des Entwerfens und Berechnens abzunehmen, und nach der vorliegenden Probe dürfte die Erreichung dieses Zweckes wohl vorausgesetzt werden können. Die Ausstattung des Werkes, von dessen erstem Theile die Lieferung zum Preise von 1,50 *M.* abgegeben wird, verspricht eine vortreffliche zu werden. K—e.

Wiederum liegen uns zwei Eisenbahnkalender für das Jahr 1887 vor! —

1. **Taschenkalender für Eisenbahn-Expeditionsbeamte im Deutschen Reich** auf das Jahr 1887. Von Carl Förster (Flister), Königlicher Eisenbahn-Betriebssekretär. Vierter Jahrgang. Berlin, Franz Siemenroth, Wilhelmstrasse 25.

Dieser Kalender unterscheidet sich von seinen übrigen Genossen, welche wir bisher besprochen haben, dadurch, dass er lediglich für den Gebrauch der Expeditionsbeamten bestimmt ist. Diese Einschränkung ist für das Werk vortheilhaft gewesen. Mit bestimmter Folgerichtigkeit ist der Verfasser auf sein Ziel losgegangen, und wir möchten glauben, dass er seine Aufgabe im wesentlichen erfüllt hat. Ueber dasjenige, was in dem Rahmen eines Kalenders für den täglichen, bequemen Gebrauch zugänglich zu machen ist, werden verschiedene Ansichten stets zulässig sein müssen; unsererseits wüssten wir an dem Inhalte der vorliegenden Bearbeitung, welcher im allgemeinen auf den für das Deutsche Reich erlassenen gesetzlichen Bestimmungen, sowie auf den innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen getroffenen Vereinbarungen fusst, nichts Besonderes auszusetzen. Das kleine Buch erscheint uns vielmehr für die im Expeditionsdienst thätigen Beamten (und nicht allein für die unteren!) durchaus werthvoll. Zweckmässig möchte es vielleicht sein, in der Folgezeit die in dem Abdruck des Betriebsreglements vorkommenden Abkürzungen nicht erst am Schlusse, wie es geschehen (S. 152), sondern bereits am Anfange desselben zu erläutern. In den auf S. 309 und 311 gewählten Ueberschriften: „Die neuen Masse und Gewichte" bezw. „Neue Reichsmünzen" dürfte unseres Erachtens das Beiwort „neu" nicht mehr erforderlich sein. Die Ausstattung des Kalenders, insbesondere die Klarheit des Druckes ist zu loben.

2. **Eisenbahnkalender für Oesterreich-Ungarn.** 1887. X. Jahrgang. Wien, im Selbstverlage der Herausgeber; im Kommissionsverlage bei Moritz Perles, I., Bauernmarkt 11, Buch- und Kunstdruckerei „Steyrermühl".

Den Herausgebern dieses Kalenders, den Herren Dr. Josef Nilius, Sigismund Weill und Moritz Westermayer, gebührt zunächst Anerkennung für die selbstlose Hingebung, mit welcher sie sich dieser Arbeit gewidmet haben, deren Ertrag dem „Eisenbahn-Unterstützungsfonds", sowie anderen humanitären Zwecken für Eisenbahnbeamte zufliesst. Das bereits im zehnten Jahrgange vorliegende kleine Werk enthält auf sehr gedrängtem Raume eine reiche Fülle allgemeiner und spezieller Angaben. Die Vielseitigkeit derselben wird dadurch erklärlich, dass die Herausgeber ihr Absatzgebiet in dem grossen Kreise der sämmtlichen Eisenbahnbeamten des administrativen und des exekutiven Dienstes suchen, und mit Rücksicht auf den angegebenen wohlthätigen Zweck des Unternehmens ist demselben auch die weiteste Verbreitung herzlich zu wünschen. Manche Einzelheiten des Inhaltes möchten uns jedoch in einem Kalender vielleicht entbehrlich erscheinen, beispielsweise die Angaben

über die Staatsvoranschläge für das Jahr 1886, welche für die Besitzer des Kalenders im Jahre 1887 schwerlich von grossem Interesse sein dürften; ferner die Mittheilung über die in der diesjährigen Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen gefassten Beschlüsse und dergl. K—e.

Miszellen.

Das Telephon in Württemberg.

Nach dem neuesten Verwaltungsbericht der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten waren im Jahre 1885 an Telephonverbindungen vorhanden:

264	Verbindungen mit der Umschaltestelle der allgemeinen Telephonanstalt in Stuttgart, mit einer Drahtlänge von	255,4 km
8	Verbindungen mit der Umschaltestelle in Canstatt, mit einer Drahtlänge von	4,1 „
2	Verbindungen der Umschaltestelle Canstatt und Stuttgart, mit einer Drahtlänge von	9,6 „
2	öffentliche Telephonstellen bei Postamt I und II in Stuttgart, mit einer Drahtlänge von	1,0 „
Zusammen 276	Verbindungen mit einer Drahtlänge von	270,1 km

Unmittelbare Verbindungen ohne Anschluss an eine Umschaltestelle waren zusammen 40 mit 106,52 km Drahtlänge vorhanden; darunter 29 mit 33,72 km Draht in Stuttgart selbst. Die Gesammtzahl der Verbindungen beträgt also 316 mit einer Drahtlänge von 376,62 km; es hat danach im Jahre 1884/85 eine Zunahme um 116 Verbindungen mit 133,72 km Draht stattgefunden.

Fahrbare Werkstätte für Bearbeitung von Eisenbahnschwellen. Th. Robinson & Söhne in Rochdale haben für die Lancashire- und Yorkshire-Eisenbahn eine fahrbare Maschinenanlage ausgeführt, bestehend aus einer Lokomobile, welche auf einem Rädergestelle ruht, und einer Abrichthobel- und Bohrmaschine, welche in einem gedeckten Wagen untergebracht ist und durch ein 50 mm starkes Baumwollseil angetrieben wird. Auf dieser Maschine werden die Auflageflächen für die Schienenstühle an den Schwellen abgerichtet und die 8 Löcher für deren Befestigungsnägel gleichzeitig eingebohrt. Auf einem dritten Wagen steht eine dampfhammerartige Maschine, auf welcher die Schienenstühle an den Holzschwellen befestigt werden, indem die 4 Nägel eines jeden Stuhles auf einmal mit einem Drucke von 10 t eingetrieben werden.

Die Lokomobile kann bei 200 Umdrehungen in der Minute 10 Pferd leisten und besitzt zwei gleiche Cylinder, deren Kurbeln entgegengesetzt an der Schwungradwelle stehen. Mit dieser Anlage, von welcher „Engineer" 1886 Bd. 62 S. 353 bezw. „Engineering" 1886 Bd. 42 S. 394 hübsche Schaubilder bringen, soll es möglich sein, in der Minute 3 Schwellen in der beschriebenen Weise vorzurichten. („Dingler's Polytechn. Journ.")

I. Offizielle Anzeigen.

1. Güterverkehr.

Die Station Pfungstadt (Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt) wird mit dem Tage der Eröffnung dieser Nebenbahn in den direkten Güterverkehr des Westdeutschen Verbandes einbezogen. Bezügliche Tarifnachträge sind in den Expeditionen einzusehen bezw. käuflich zu haben. (2613)

Hannover, den 14. Dezember 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn. Vom 20. d. Mts. — dem Eröffnungstage der Grossherzoglich Hessischen Nebenbahn von Eberstadt nach Pfungstadt — ab wird die Station Pfungstadt in die direkten Gütertarife mit Bayern, Württemberg, Baden, der Reichsbahn, Belgien, den Stationen London und Harwich, der Pfalz, Oberhessen, der Cronberger Bahn, sowie in die Expressguttarife für den Verkehr mit Stationen der Main-Neckarbahn, der Badischen Bahn, der Reichsbahn und der Pfälzischen Bahn einbezogen.

Auskunft über die Frachtsätze ertheilen unsere Stationen und die Station Pfungstadt. (2614)

Darmstadt, den 17. Dezember 1886.
Die Direktion
der Main-Neckar-Eisenbahn.

Die Württembergische Station Alpirsbach wird mit dem 1. Januar 1887 in den direkten Verkehr des Westdeutschen Verbandes einbezogen. Die Nachträge zu den Tarifheften 6 und 14 sind in den Verbands-Stationen einzusehen bezw. käuflich zu haben. (2615)

Hannover, den 16. Dezember 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Petroleumverkehr von Eydtkuhnen transito nach West- und Süddeutschland. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1887 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Kaukasischem Petroleum (Kerosin) pro Wagen von mindestens 10000 kg von Eydtkuhnen transito, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg nach Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, der Königlich Bayerischen Staatsbahnen, der Königlich Württembergischen Staatsbahnen, der Pfälzischen Bahnen, der Main-Neckarbahn und der Hessischen Ludwigsbahn, sowie nach Frankfurt a/M., Station der Eisenbahn-Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Hannover in Kraft.

Exemplare dieses Ausnahmetarifs sind von den Verbandstationen zu beziehen.

Bromberg, den 13. Dezember 1886.
Königliche Eisenbahndirektion. (2616)

Frankfurter Hafenverkehr. Vom heutigen Tage ab wird der Ortsverkehr zwischen den Bahnhöfen in Frankfurt a/M. und Sachsenhausen einerseits und der hiesigen neuen rechtsmainischen Hafenstation andererseits für den Transport von Wagenladungen im Wasserumschlagsverkehr in beiden Richtungen gegen Zahlung der bestehenden Ueberfuhr- und Werftgebühren zuzüglich folgender Frachtsätze, vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs, gestattet.

Die Frachtsätze betragen für Güter

der Klasse A 1	0,12 *M.*
„ B	0,10 „
des Spez.-Tarifs A 2	0,10 „
„ I	0,09 „
„ II	0,09 „
„ III	0,09 „
des Ausn.-Tarifs für Holz / des Spez.-Tarifs II . . .	0,09 „

je für 100 kg. (2617)

Frankfurt a/M., den 18. Dezember 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Januar 1887 kommt zu dem Staatsbahn-**Vieh-** etc. Tarif Frankfurt a/M.-Breslau vom 1. September 1884 der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält ausser einigen Ergänzungen und Berichtigungen der Bestimmungen, anderweite theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze im Verkehr mit den Stationen Frankfurt a/M.-Westbahnhof (Nassauisch. oder Taunusbahnhof) und Frankfurt a/M.-Sachsenhausen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. Wegen der hierdurch eintretenden Erhöhungen wird auf die von der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover unterm 14. November d. J. durch den Deutschen Reichs- etc. Anzeiger und die Vereinszeitung veranlasste Bekanntmachung Bezug genommen.

Das Nähere ist durch die Expeditionen zu erfahren, durch welche auch Exemplare des Nachtrags zu beziehen sind.

Frankfurt a/M., den 15. Dezember 1886.
Königliche Eisenbahndirektion. (2618)

Ostdeutsch-Böhmischer Verband, Tarifheft 2. Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Tarifheft 1, 2 und 3. Vom 1. Januar 1887 ab kommen für die Beförderung gebrauchter leer zurückgehender Bierfässer nach Pilsen, Wien und Schwechat-Kledering, welche als Frachtgut in zurückzubefördernde Bierspezialwagen verladen werden, bis auf Weiteres bei Aufgabe von mindestens 1000 kg für einen Wagen und Frachtbrief die Frachtsätze des Spezialtarifs III für das wirkliche Gewicht und bei Aufgabe geringerer Mengen die Frachtsätze dieses Spezialtarifs unter Berechnung von 1000 kg pro Wagen und Frachtbrief zur Anwendung, sofern nicht die bisherige Berechnung nach Spezialtarif A 2 eine niedrigere Fracht ergibt. Hierbei ist es nicht erforderlich, dass Bierfässer und Bierwagen derselben Brauerei angehören. Bei Verladung in gewöhnlichen Güterwagen verbleibt es bei der seitherigen Frachtberechnung.

Breslau, den 25. Dezember 1886. (2619)
Königliche Eisenbahndirektion
für die Deutschen Verband-Verwaltungen.

Am 20. Dezember cr. tritt zu dem vom 1. September 1885 gültigen Ausnahmetarife für **Oberschlesische Steinkohlen etc.**-Sendungen nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, der Ostpreussischen Süd- u. Marienburg-Miawkaer Eisenbahn ein Nachtrag VI in Kraft, welcher direkte Frachtsätze nach den Stationen der Neubaustrecke Garnsee-Lessen sowie Tarifberichtigungen und Ergänzungen enthält. Druckexemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 17. Dezember 1886. (2620)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beiblatt zu No. 100 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 22. Dezember 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

1. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Deutsch - Italienischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1887 tritt zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Rohzucker aus Deutschland nach Italien via Brenner vom 15. August l. Js. der I. Nachtrag in Kraft, welcher Frachtsätze für neu einbezogene Stationen der K. Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Erfurt enthält. (2621)

München, den 16 Dezember 1886.
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Deutsch-Italienischer Gütertarif. Am 1. Januar 1887 tritt zu Theil II des Deutsch - Italienischen Gütertarifs vom 1. Oktober 1882 der X. Nachtrag in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs bezw. der Nachträge I — IX enthält.

München, den 16. Dezember 1886. (2622)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Am 1. Januar 1887 kommt für die direkte Abfertigung von lebenden Thieren zwischen einzelnen Stationen der Wilhelm-Luxemburg Bahn und der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen einerseits und Stationen der Prinz - Heinrichbahn andererseits ein direkter Tarif zur Einführung, welcher von unserer hiesigen Drucksachenkontrole bezogen werden kann.

Strassburg, den 15. Dezember 1886. (2623)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Zum Süddeutschen Verbandsgütertarif mit Oesterreich-Ungarn werden mit Gültigkeit vom 1. Januar 1887 ausgegeben:

a) Theil IV, Heft No. 1, welches in Abtheilung A Ausnahmefrachtsätze für Holz, in Abtheilung B Ausnahmefrachtsätze für Rinden (nur ab Wien) zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, der K. K. pr. Südbahngesellschaft (Oesterr. Linien) und der Ung. Westbahn (Oesterr. Linien) einerseits und Stationen der K. Württemb. Staatseisenbahnen, der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, der Bayerisch-Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckarbahn, der K. Eisenbahn - Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Köln (linksrh.) und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen andererseits enthält;

b) Theil IV, Heft No. 2, Abtheilung B, welches Ausnahmefrachtsätze für Rinden zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Ungar. Linien), der K. Ungarischen Staatseisenbahnen, der priv. Oesterr. - Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Ungar. Linien) und der K. K. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn einerseits und Stationen der bei a) genannten Süddeutschen Verbandsbahnen andererseits enthält.

(Die Abtheilung A des Tarifheftes No. 2, Ausnahmefrachtsätze für Holz aus Ungarn enthaltend, wird am 1. Februar 1887 zur Ausgabe gelangen.)

In den Tarifen sind mit Rücksicht auf die Schwankungen der Oesterreich. Valuta die Frachtsätze in drei von einander abweichenden Tabellen angegeben, von welchen Tabellen jeweils eine zur Anwendung kommt.

Bis auf Weiteres sind die Frachtsätze der Tabelle III anzuwenden.

Die Tarife können von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden und zwar das Heft No. 1 um 0,80 ℳ. bezw. 40 Kr. Oe. W., das Heft No. 2 B um 0,20 ℳ. bezw. 10 Kr. Oe. W. für das Stück.

München, den 11. Dezember 1886. (2624)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Schnorr.

Grosshl. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung wird die Station Orschweier (Bad. Bahn) in den Ausnahmetarif für Petroleum und Naphta und zwar für den Verkehr nach und von Mannheim mit einem Frachtsatze von 0,89 ℳ. pro 100 kg und für den Verkehr nach und von Ludwigshafen a/Rh. mit einem Frachtsatze von 0,95 ℳ. pro 100 kg aufgenommen.

Karlsruhe, den 16. Dezbr. 1886. (2625)
Generaldirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Koluszki und Petrikau der Warschau - Wien - Bromberger Eisenbahn mit direkten Frachtsätzen für die Wagenladungsklasse A 2, sowie für die Ausnahme-Tarife 9 (Getreide) und 16 (Kleie) in die Tariftabelle A des Tarifheftes No. 1 des **Deutsch-Polnischen Eisenbahn-Verbandes** aufgenommen.

Es betragen:

a) die Schnittsätze für Koluszki pro 100 kg in der Klasse A 2 47,58 Kopeken und in den Ausnahmetarifen 9 und 16 jedesmal 33,86 Kopeken,

b) die Schnittsätze für Petrikau pro 100 kg in der Klasse A 2 56,73 Kopeken und in den Ausnahmetarifen 9 und 16 jedesmal 39,86 Kopeken.

Bromberg, den 14. Dezember 1886. (2626)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Eisenbahn-Verband. Die in unserer Bekanntmachung vom 15. November cr. mitgetheilte Einführung von Tarifveränderungen im Süddeutschen Eisenbahn - Verband erfolgt nicht am 1. Januar, sondern erst am 1. Februar 1887. Gleichzeitig kommt die Position a und b des Ausnahmetarifs No. 2 in den Tarifheften No. 5 und 12 des obigen Verbandes vom 1. Februar 1887 ohne Ersatz in Wegfall. Vorkommende Transporte sind auf die benöthigte Umkartirung auf der Oesterreichischen Grenzstation zu verweisen, wodurch Erhöhungen eintreten.

Frankfurt a. M., den 17. Dezbr. 1886. (2627)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn - Vieh- etc. Verkehr Bromberg-Erfurt. Am 1. Januar 1887 tritt Nachtrag I zum Tarif für obengenannten Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen, durch welche u. A. mehrere Stationen in den Verkehr neu einbezogen werden.

Exemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,05 ℳ. bei den Abfertigungsstellen käuflich zu haben.

Nähere Auskunft ertheilt die unterzeichnete Verwaltung.

Erfurt, den 18. Dezember 1886. (2628)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Mit dem 1. Januar 1887 tritt ein Nachtrag XI zum h. o. Lokaltarife Theil II vom 1. Juli 1883 in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält sämmtliche auf den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen — exkl. der Galizischen Linien und der Mährischen Grenzbahn — zur Anwendung kommenden Ausnahmetarife und werden hierdurch alle im Theile II vom 1. Juli 1883 sowie in den Nachträgen I, IV, VII und X enthaltenen Ausnahmetarife ausser Wirksamkeit gesetzt.

Es tritt hiedurch lediglich nur in der Relation Klein-Schwechat-Wien K. E. B. bei Ausnahmetarif V (Schnittholz) eine Tariferhöhung ein, welche aber erst mit 15. Februar 1887 Anwendung findet.

Wien, am 17. Dezember 1886. (2629)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. (Elbeumschlagsverkehr). Tarifangelegenheit. Am 1. Januar 1887 treten die Nachträge V zu den Tarifen Oesterreich - Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Oesterreich-Dresden-Elbquai vom 4. April 1885 in Kraft.

Durch dieselben erfolgt unter andern auch die Wiedereinführung der mit Ende Dezember d. J. ausser Kraft tretenden Ausnahmetarife, welche im Reklamationswege Anwendung finden.

Exemplare dieser Nachträge liegen bei den betheiligten Verwaltungen, sowie bei

der unterzeichneten Generaldirektion zur Einsicht, bezw. zum Bezuge bereit.

Wien, am 17. Dezember 1886. (2630)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Tarifangelegenheit. Mit 1. Januar 1887 treten die Nachträge I zu den Tarifen „Südwestrussland-Laube, respektive Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz“ und „Süwestrussland-Dresden-Elbkai“ in Kraft.

Diese Nachträge enthalten:

1. Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Ausnahmetarife, welche im Reklamationswege Anwendung finden.
2. Ergänzung der Tariftabellen.
3. Berichtigungen.

Exemplare dieser Nachträge liegen bei den betheiligten Bahnen und der unterzeichneten Generaldirektion zur Einsicht, beziehungsweise zum Bezuge bereit.

Wien, am 16. Dezember 1886. (2631)
Die Generaldirektion.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Thüringischer Verbands-Personenverkehr. Vom 1. Februar 1887 ab kommen Sonntagsbillets von Halle und Leipzig nach Rudolstadt und Schwarza, von Merseburg, Naumburg, Kösen und Apolda nach Rudolstadt, von Neudietendorf nach Sondershausen, Gehren, Langewiesen und Thal, von Arnstadt nach Ruhla und Thal, von Plaue und Gotha nach Gehren und Langewiesen, von Elgersburg nach Sondershausen und Gehren und von Ilmenau nach Sondershausen nicht mehr zur Ausgabe.

Erfurt, den 15. Dezember 1886. (2632)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Prioritätsobligationen der Altona-Kieler, Schleswig'schen und Berlin-Hamburger Eisenbahn. Die am 2. Januar 1887 fälligen Zinskoupons zu vorbezeichneten Prioritätsobligationen werden vom 20. Dezember 1886 ab bei der hiesigen Eisenbahn-Hauptkasse im Bahnhofsgebäude, bei den Eisenbahn - Betriebskassen in Berlin (Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg, sowie bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse, Abtheilung für Werthpapiere, in Berlin, Leipziger Platz 17, eingelöst werden.

Die Einlösung der Zinskoupons der Altona-Kieler Prioritätsobligationen II. und IV. Emission erfolgt ausserdem von demselben Tage ab bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, die der Zinskoupons der Schleswig'schen Prioritätsobligationen bei den Herren v. Erlanger & Söhne in Frankfurt a/M. und die der Zinskoupons der Berlin-Hamburger Eisenbahn bei der Mecklenburgischen Lebensversicherungs- und Sparbank in Schwerin.

Die Zinskoupons müssen mit einem vom Inhaber unterschriebenen Verzeichnisse, in welchem die Stückzahl der Koupons, getrennt nach den verschiedenen Sorten und deren Geldbeträge, enthalten ist, eingeliefert werden. Formulare zu diesen Verzeichnissen können bei den bezeichneten Einlösungsstellen entgegen genommen werden.

Altona, den 18. Dezember 1886. (2633J)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 10). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW, Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 101. 1886.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,

Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:

Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 66.

Organ des Vereins.

Sechsundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 29. Dezember 1886.

Des Neujahrstages wegen erscheint die nächste Nummer erst am 5. Januar 1887.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 15. Dezember 1886.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Dieser Nummer liegt das Inhaltsverzeichniss des Jahrgangs 1886 sowie No. 24 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Mechanischer Betrieb auf Strassenbahnen.

(Schluss aus No. 100.)

II. Betrieb durch aufgespeicherte Kraft.

A. Elektrizität als Betriebskraft.

Schon vor nahezu 50 Jahren wurden, nicht ohne einigen Erfolg, besonders von Englischen und Amerikanischen Ingenieuren Versuche gemacht, zur Fortbewegung von Land- und Wasserfahrzeugen der elektrischen Kraft sich zu bedienen. Dabei wurde meist eine von dem fortzubewegenden Fahrzeuge getragene galvanische Batterie als Elektrizitätsquelle benutzt. Nachdem es schon 1839 dem Deutschen Professor Jacobi gelungen war, auf der Newa bei Petersburg ein kleines Boot mittels elektro-magnetischer Kraft zu treiben, liess Sturgeon auf der elektrischen Ausstellung in Leicester 1840 während zweier Monate eine elektrische Lokomotive laufen. Davenport stellte 1842 ebenfalls eine elektrische Lokomotive her, welche auf einer Eisenbahn nach Glasgow in Betrieb kam. Page endlich erreichte es, dass eine von ihm erbaute elektrische Maschine einige Zeit hindurch auf einer Strecke der Baltimore und Ohio Bahn versucht wurde. Später wurde derjenigen Methode der Vorzug gegeben, wonach die Elektrizität durch feststehende Maschinen erzeugt wurde, um dann entweder durch besondere Leitungen oder durch die Schienen selbst der Lokomotivmaschine zugeführt zu werden. Allein alle Versuche, den elektrischen Strom zur Arbeitsleistung zu verwerthen, mussten wegen der Kostspieligkeit der Stromerzeugung bald wieder aufgegeben werden. Erst Anfang 1867 erhielt durch die Erfindung guter, das dynamo-elektrische Grundgesetz verkörpernder Stromerzeugungs-Maschinen die Sache der elektrischen Betriebskraft neues Leben, und seitdem schreitet ihre Entwickelung um so schneller fort, je mehr es gelingt, durch zweckmässige Einrichtungen jene Maschinen zur billigen Erzeugung starker Ströme tauglich zu machen.

Ueberhaupt geschieht heute der elektrische Betrieb auf Strassenbahnen auf zweierlei Weise, entweder

a) durch eine Leitung, welche die mittels einer fest stehenden Dampfmaschine erzeugte Kraft auf die Maschine des Strassenbahnwagens überträgt, oder

b) durch Kraftsammler (Akkumulatoren), wobei die Triebkraft im Wagen selbst erzeugt und auf den Bewegungsmechanismus übertragen wird.

a) Betrieb durch eine Leitung.

Eine wesentliche Forderung bei Anlage elektrischer Eisenbahnen mit Leitungsbetrieb ist die möglichst vollkommene Isolation des Oberbaues. Bei Hochbahnen werden die Schienen allerdings gewöhnlich nur auf Holzquerschwellen ohne Anwendung eines besonderen nicht leitenden Mittels verlegt. Bei Bahnen zu ebener Erde aber sind Schienenstühle aus Hartglas oder Asphalt-Isolatoren erforderlich; für kürzere Linien genügt es, Asphaltpappe zwischen Schiene und Schwelle zu legen. Die

Schienen selbst werden dabei an den Stössen durch Kupferblech verbunden. Die eigentliche elektrische Strassenbahn, deren Schienen bei nassem Wetter mit dem Erdboden in leitender Verbindung stehen, verlangt nach Siemens zur Vermeidung von Stromverlusten die Herstellung einer besondern Leitung auf Isolatoren eigener Form an Telegraphenstangen sowie die Benutzung eines auf dieser Leitung laufenden kleinen Stromschlusswagens. Drähte oder Drahtseile sollen sich wegen der starken Längenänderung zur Stromleitung weniger eignen als Röhren, die auf der untern Seite der Länge nach aufgeschlitzt sind und in denen statt der Stromschlusswagen kleine Stromschlussschlitten laufen. Welche Form man für die Leitung auch wählen möge: es kommt, wie bemerkt, vorzugsweise darauf an, die letztere genügend zu isoliren und sie in zuverlässiger Weise mit der elektrischen Maschine in Verbindung zu setzen. Uebrigens ist es angängig, in demselben Stromkreise mehrere Bewegungsmaschinen gleichzeitig zu betreiben. Von Ausführungen dieser Art seien kurz erwähnt:

1. Die elektrische Eisenbahn bei Lichterfelde.

Dieselbe wurde von der Firma Siemens & Halske in Berlin als Versuchsstrecke erbaut und im Mai 1881 dem Betriebe übergeben. Der durch die dynamo-elektrische Maschine erzeugte Strom ward den Schienen mittels Kabel zugeführt. Die eine Schiene besorgte die Stromleitung für die Hinfahrt, die andere für die Rückfahrt. Der den Pferdebahnwagen ähnliche Wagen trug zwischen den Axen die Gegenmaschine, welche durch die Berührung zwischen Schiene und Radkranz in Betrieb gesetzt wurde. Wegen ungenügender Isolation arbeitete die Anlage mit bedeutendem Stromverlust. Seit einiger Zeit ist u. W. der elektrische Betrieb auf dieser Linie eingestellt und durch Lokomotivbetrieb ersetzt.

2. Die elektrische Eisenbahn Charlottenburg-Spandauer Bock.

Diese ebenfalls von der Firma Siemens & Halske eingerichtete Linie wurde im Mai 1882 eröffnet, aber schon nach 2 Jahren wieder ausser Betrieb gesetzt. Die Leitung des Stromes erfolgte hier zuerst durch 2 Drahtleitungen, die im Abstande von etwa 25 cm nebeneinander an Telegraphenstangen längs der Bahn hingeführt waren und auf denen ein kleiner achträdriger Stromschlusswagen lief, dessen rechtsseitige Räder von den linksseitigen isolirt waren. Der Stromschlusswagen stand mit dem Personenwagen durch ein dünnes, die Zuleitungsdrähte enthaltendes Drahtseil in Verbindung. Später wurden zur Stromleitung aufgeschlitzte Röhren benutzt. Im übrigen waren die Einrichtungen ähnlich wie auf der Lichterfelder Bahn. Da auf dieser eingleisigen Strecke neben dem elektrischen Betriebe auch der Pferdebetrieb bestand, so waren die Verhältnisse im allgemeinen schwierige.

3. Die elektrische Strassenbahn Sachsenhausen-Offenbach.

Auch diese Bahn ist von der Firma Siemens & Halske erbaut und im April 1884 eröffnet worden. Hier erfolgt die Stromleitung durch geschlitzte Röhren von etwa 30 mm Durchmesser, welche durch Vermittelung von Drahtseilen von kräftigen, in Entfernung von etwa 30 m von einander längs der Bahn stehenden Stangen getragen werden. In dem Röhrengestänge läuft ein Stromschlussschlitten, von dem aus ein Drahtseil durch den auf der Unterseite des Rohrs befindlichen Schlitz zu dem Personenwagen geführt ist. Durch die in dem Drahtseil eingeschlossenen Leitungsdrähte gelangt die elektrische Kraft zu der unter dem Wagen angebrachten Dynamomaschine, deren schnelle Umlaufbewegung durch Zahnräder mit angemessen verlangsamendem Umsetzungsverhältniss auf die Wagenräder übertragen wird.

4. Die elektrische Bahn in Mödling bei Wien.

Diese Bahn, welche die Firma Siemens & Halske in gleicher Weise wie die letzterwähnte ausführte, ist durch starke Steigungen bemerkenswerth.

b) Betrieb durch Kraftsammler oder Akkumulatoren.

Die elektrischen Akkumulatoren kommen für den Betrieb auf Strassenbahnen besonders auch in solchen Fällen in Betracht, wenn die Anwendung von Leitungen, durch welche die mittels feststehender Maschinen erzeugte Betriebskraft den Fahrzeugen zugeführt wird, ausgeschlossen ist. Als Haupterforderniss ist dabei zu beachten, dass die Kraftträger, welche in dem Wagen mitgenommen werden sollen, ein möglichst geringes Gewicht erhalten und stets die dem auftretenden Bedarf entsprechende Leistung gewähren müssen. Daneben wird verlangt, dass die Einrichtung geruchsfrei sei und womöglich geringere Kosten verursache, als der Pferdebetrieb.

Die von Faure in England zu Anfang dieses Jahrzehnts eingeführten Kraftsammler, welche zuerst viel Aufsehen erregt hatten, wurden bald als ungeeignet für den praktischen Gebrauch befunden. Mehr Erfolg hatte der Ingenieur A. Reckenzaun in London, dessen Akkumulatoren sich bei Versuchen, die in Berlin, Hamburg u. a. O. angestellt worden sind, wenigstens als wirklich verwendbar erwiesen haben. Dieselben bestehen in einem System von Zellen, deren jede durch einen mit Blei ausgekleideten Kasten aus Teakholz gebildet wird, in welchem 21 Bleiplatten, nämlich 10 positive und 11 negative, untergebracht sind. Jede Platte stellt einen Rost dar, dessen freie Räume mit einer Masse aus Bleioxyd ausgefüllt sind, und zwar bei den positiven Platten mit Mennige, bei den negativen Platten mit Bleiglätte. Der Kasten wird mit verdünnter Schwefelsäure vom spezifischen Gewichte = 1,150 gefüllt und mit einem Deckel sorgfältig verschlossen, um ein Verschütten der Säure zu verhüten, welche während der ganzen Dauer der Batterie nicht entfernt wird. Die positiven Bleiplatten werden allmählich durch Oxydation zerstört und müssen deshalb von Zeit zu Zeit erneuert werden. Die Zellen werden stets mit 32 Ampère geladen und es beträgt die Aufspeicherungsfähigkeit einer Zelle 150 Ampèrestunden. Die Kraftsammler werden auf lange Tröge gestellt, die auf Rollen laufen und unter die Sitze der Fahrzeuge geschoben werden. Für jeden Wagen sind 3 Satz Kraftsammler vorgesehen, von denen 2 geladen werden, während der dritte den Wagen treibt. Das ganze Gewicht der Betriebsvorrichtung für einen mit 46 Personen besetzten Wagen, der 20—22 km weit gefahren werden soll, würde etwa 1 750 kg betragen. Die Wagen ruhen auf 2 drehbaren Untergestellen, deren jedes eine Betriebsmaschine trägt. Das Gewicht beider Maschinen soll etwa 380 kg betragen und die Geschwindigkeit der Fortbewegung zwischen 5 und 16 km in der Stunde verändert werden können. Die Betriebskosten sollen angeblich nur 5,3 ₰ für 1 km betragen, einschliesslich 15 pCt. für Abnutzung der Maschinen und 50 pCt. für Erneuerung der Kraftsammler. Für Ausgleichung der mit Belastung und Geschwindigkeit veränderlichen Widerstände ist durch eine besondere Einrichtung Sorge getragen.

In neuester Zeit ist in Hamburg auf der Strassenbahnlinie Rathhausmarkt-Barmbeck durch Ingenieur J. L. Huber ein elektrischer Betrieb mit Akkumulatoren nach dem sogenannten Julien-System eingerichtet, der immerhin geeignet scheint, die Aufmerksamkeit der Strassenbahninteressenten auf sich zu lenken. Die hier verwandten Akkumulatoren bestehen aus dem sogenannten Julien-Metall, welches säurebeständig ist und grosse Mengen von Elektrizität aufspeichern kann, ohne von derselben angegriffen zu werden. Die Akkumulatoren sind in 4 Gruppen von je 24 Zellen getheilt und werden von aussen unter die Wagensitze geschoben, zu welchem Zwecke die untern Theile der Seitenwände zum Aufklappen eingerichtet sind. Unter dem Wagen ist die Dynamomaschine angebracht, welche mittels des Julien'schen Umschalters, deren sich auf jedem Perron einer befindet, durch den Wagenführer mit den Akkumulatoren in Verbindung gesetzt wird. Die Verbindung selbst erfolgt durch zweckmässig eingerichtete Federkontakte nach Ingenieur Huber's Angabe. Der Umschalter ermöglicht es, verschiedene Geschwindigkeiten zu erzielen und

wechselnde Widerstände zu überwinden, ohne Stromregulatoren oder künstliche Widerstände anzuwenden. Indem nämlich die 4 Akkumulatorgruppen entweder alle parallel, oder zu je 2 und 2 parallel und hinter einander oder endlich alle hinter einander geschaltet werden, wirken die Spannungen von 24, 48, 72, 96 Akkumulatorzellen auf die Dynamomaschine, so dass dadurch die Geschwindigkeit des Wagens in angemessener Weise geregelt wird. Von der Maschine wird durch Seile eine Vorgelegewelle und von dieser aus mittels einer besonders geformten, sogenannten Julien'schen Kette die Wagenachse angetrieben. Die Uebersetzung erfolgt dabei im Verhältniss 1 : 10 ins Langsame. Das „Julien-System" rechtfertigt also seinen Namen durch 3 Julien'sche Erfindungen: die Metalllegierung der Zellen, den Umschalter und die zur Uebertragung der Bewegung verwandte Kette. Soweit die bisherigen Erfahrungen reichen, betrug der Stromverbrauch für 1 km Fahrt etwa 400 Volt-Ampère. Da man nun in der Lage ist, mit einer guten Dynamomaschine rund 650 Volt-Ampère pro Dampfmaschinen-Pferdekraft zu erzeugen, letztere aber höchstens etwa 10 ₰ pro Stunde kostet, so werden die reinen Betriebskosten für 1 km Fahrt zu rund 6—7 ₰ berechnet. Die Zahl der im Wagen mitgeführten Akkumulatoren soll genügen, um 50 km Betriebslänge ohne Auswechselung zurückzulegen, was einer Fahrtdauer von etwa 8 Stunden entsprechen würde. Da die Fahrleistung während eines Tages etwa 100 km beträgt, so wird im allgemeinen nur eine Auswechselung der Kraftsammler während der Dauer eines Tages stattzufinden haben.

B. Gepresste Luft als Betriebskraft.

Als eine für das Strassenbahnwesen vielleicht benutzbare Erfindung dürfte das von George Pardy in San Francisco angegebene und zuerst 1884 auf den dortigen Risdon-Eisenwerken versuchte Niederdruck-Pressluft-Verfahren zum Betriebe von Spurwagen zu betrachten sein. Die Einrichtung besteht darin, dass gleichlaufend mit den Gleisen unter dem Strassenpflaster ein Rohr angeordnet ist, welches zum Aufspeichern gepresster Luft dient. Von diesem Rohre gehen in geeigneten Entfernungen von einander rechtwinkelige Abzweigungen aus, die in der Gleiseachse endigen und hier Auslässe tragen, welche durch Ventile geschlossen sind. Auf dem Strassenbahnwagen befinden sich genügend stark konstruirte Behälter, die aus jenen Auslässen mit Pressluft gefüllt werden. Letztere wird zum Treiben der unter dem Wagen angebrachten Fortbewegungsmaschine verwandt. Die Entnahme der Luft aus dem Strassenrohr erfolgt durch einen von den Luftbehältern ausgehenden Schlauch, an dessen Ende ein ebenfalls mit einem Ventil versehenes Metallrohr befestigt ist, welches in die Luftauslässe genau passt. Wird nun das Metallmundstück in einen der letzteren eingeführt, so wird damit zugleich das Auslassventil geöffnet und die Pressluft in den Behälter geleitet; wird es nach geschehener Füllung wieder herausgezogen, so wird gleichzeitig der Verschluss des Abzweigrohrs wieder hergestellt. Auf diese Weise kann aus dem Strassenrohr die zum Betriebe dienende Druckluft nach Belieben entnommen werden. Sind die Entfernungen zwischen den einzelnen Auslässen entsprechend kurz (etwa = 80—100 m) gewählt, so brauchen die Luftbehälter der Wagen nur einen geringen Umfang zu haben. Den Pardy'schen Betriebsmaschinen der Wagen wird nachgesagt, dass sie recht sinnreich und zweckmässig zur wirthschaftlichen Ausnützung der Druckluft eingerichtet seien. Die Aufstellung bezw. Anordnung der zur Erzeugung der Druckluft erforderlichen Maschinen ist von der Gesammtanlage abhängig und muss derselben in jedem einzelnen Falle angepasst werden. — Nach einer von Mékarski angegebenen Einrichtung wird auf dem Wagen die von den Luftbehältern nach den Cylindern der Bewegungsmaschine strömende Pressluft noch durch heisses Wasser oder Dampf geleitet, wodurch einerseits eine stärkere Spannung der Luft erzielt und andererseits die Bildung von Schnee in den Cylindern verhindert wird. —

C. Flüssige Kohlensäure als Betriebskraft.

Der Ingenieur Herm. Herbertz schlägt vor, flüssige Kohlensäure, welche eine bedeutende Arbeitskraft auf kleinem Raume vereinigt, zum Betriebe auf Strassenbahnen zu verwenden. Die Herstellung der Kohlensäure, welche nach dem bisher gebräuchlichen Verfahren noch immer ziemlich kostspielig ist, soll nach einem von ihm erfundenen Verfahren bedeutend billiger werden. Die Einrichtung der Herbertz'schen Kohlensäure-Lokomotive ist folgende: Aus einem mit flüssiger Kohlensäure gefüllten Gefässe strömt dieselbe in Form stark gespannten Gases durch ein Schlangenrohr, welches in einem mit Chlorcalcium gefüllten Behälter liegt, zunächst in den Raum zwischen der doppelten Wandung eines mit einfach kohlensauerm Natron oder Kali gefüllten und mit einem Rührwerk versehenen Kessels ein, um von hier aus in den Schieberkasten der Betriebsmaschine einzutreten und, nachdem sie ihre Arbeit an letztere abgegeben hat, in das Innere des doppelwandigen Kessels geleitet zu werden. Die Chlorcalciumlösung soll dazu dienen, der beim Uebergange aus dem flüssigen in den gasförmigen Zustand sich stark abkühlenden Kohlensäure Wärme zuzuführen, damit sie nicht zu kalt in die Maschine einströme, letztere also vor Einfrieren geschützt sei. Durch die Wärmeabgabe wird die Chlorcalciumlösung selbst so stark abgekühlt, dass man sie zur Gewinnung von Eis benutzen kann, indem man wassergefüllte Gefässe hineinhängt. Die zur Arbeitsverrichtung verbrauchte Kohlensäure wird von dem im Innern des doppelwandigen Kessels befindlichen einfachen Carbonat aufgezehrt und dadurch letzteres in Bicarbonat umgewandelt. Die hierbei sich entwickelnde Wärme trägt mit dazu bei, die schon von der Chlorcalciumlösung vorgewärmte Kohlensäure beim Durchströmen durch den Raum zwischen der Doppelwand des Kessels vor Eintritt in den Schieberkasten gehörig anzuwärmen, — während andererseits der Aufsaugekessel durch die immer noch ziemlich kalte Kohlensäure fortwährend abgekühlt und dadurch eine regelrechte Aufsaugung ermöglicht wird. Ist die Ueberführung des einfachen Carbonats in Bicarbonat vollzogen, so muss der Kessel gegen einen frisch gefüllten ausgewechselt werden. Daher muss die Grösse des Kessels bezw. dessen Inhalt an kohlensaurem Natron so gewählt werden, dass die Auswechselung jedesmal an einer Endstation stattfinden kann. Das im Kessel entstandene Bicarbonat wird nun wieder zur Kohlensäureerzeugung benutzt, so dass nur ein geringer Verlust an Kohlensäure stattfindet.

Den Gedanken der Eiserzeugung beim Strassenbahnbetriebe hat der Erfinder in neuerer Zeit aufgegeben, da dieselbe ziemlich schwere Einrichtungen erfordert. Statt des Chlorcalciumbehälters ist jetzt ein kleiner mit Aetznatronlauge gefüllter Kessel eingeschaltet. Das Kohlensäuregefäss steht nun unmittelbar mit dem Zwischenraum zwischen den Doppelwänden des Carbonatkessels in Verbindung, wobei die Anordnung möglichst so getroffen werden muss, dass erst hier die Vergasung der flüssigen Kohlensäure stattfindet, wodurch verhindert wird, dass ein Theil der Kohlensäure schon innerhalb des Gefässes gefriert. Nachdem die Kohlensäure die Hohlwand des Carbonatkessels durchlaufen hat, wird sie durch ein in dem zum Theil mit warmem Aetznatron gefüllten Kessel liegendes Schlangenrohr geleitet und tritt demnach ziemlich warm in die Betriebsmaschine ein, wodurch zufolge der grösseren Spannung eine grössere Leistung erzielt wird. Nach vollzogener Arbeit in das Innere des Carbonatkessels geführt, wird die Kohlensäure dann zumeist zur Bildung des Bicarbonats verbraucht; etwa nicht gebundene Kohlensäure wird in die Aetznatronlauge geleitet, wodurch diese nicht nur vor der sonst unausbleiblichen Abkühlung bewahrt, sondern sogar auf einen höhern Wärmegrad gebracht wird, als sie vor der Ingangsetzung der Betriebsmaschine besass.

Unsere Ueberschau ist beendet. Des Raumes wegen mussten wir uns versagen, auf mancherlei interessante Einzelheiten näher einzugehen. Gerne möchten wir nun noch, gemäss der uns gestellten Aufgabe, bezüglich der grösseren oder gerin-

geren Aussichten der verschiedenen mechanischen Betriebskräfte die für und wider dieselben sprechenden Gründe übersichtlich zusammenzufassen. Der mit gegenwärtiger Nummer dieser Zeitung eintretende Schluss des Jahrganges nöthigt uns jedoch, von unserm Vorhaben diesmal Abstand zu nehmen. Aus unserer obigen Zusammenstellung dürfte indessen schon ersichtlich sein, dass den Strassenbahnen eine stattliche Anzahl mechanischer Motoren zur Verfügung steht, die in technischer Hinsicht sowie in Bezug auf Zuverlässigkeit und Sicherheit im Betriebe auf eine hohe Stufe der Vollkommenheit gebracht sind, und dass demnach die Hoffnung berechtigt ist, es werde die bei den Aufsichtsbehörden jetzt noch vorwiegende Bedenklichkeit gegen Zulassung mechanischer Strassenbahnbetriebe allmählich mehr und mehr schwinden. M.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Verkehrsangelegenheiten in den Oesterreichischen Landtagen.

Wie bereits in der letzten Korrespondenz erwähnt, haben einige Landtage ihre Thätigkeit mit Eisenbahnfragen begonnen; seither sind solche von andern auch zur Sprache gebracht worden, deren Ergebnisse wir demnächst wieder zusammenstellen werden. Die politischen und nationalen Gegensätze haben leider im Reichsrathe die volkswirthschaftlichen Aufgaben zurückgedrängt, deren sich naturgemäss die Landtage bemächtigen sollten. Auf dem Gebiet des Verkehrswesens, welches die sorgsamste Pflege erheischt, handelt es sich nicht lediglich um die Erhaltung der Strassen, sondern auch um den Bau eines wohl organisirten Netzes von Lokalbahnen und um Wasserstrassen. Man hätte sich daher nicht damit begnügen dürfen, von Fall zu Fall den Projekten zum Bau von Eisenbahnen minderer Ordnung eine Unterstützung zu gewähren; es hätten vielmehr, in Ergänzung des Reichsgesetzes über Lokalbahnen, im gesetzlichen Wege jene Erleichterungen bewilligt werden müssen, welche in den betreffenden Kronländern den projektirten Bahnen zu gewähren sind und es wäre ferner noch nothwendiger gewesen, jene Bahnlinien und ihre Reihenfolge zu benennen, auf deren Ausführung im wirthschaftlichen Interesse Werth zu legen ist und für welche die Mithilfe des Staates in Anspruch zu nehmen wäre. Eine derartige Behandlung der wichtigen Angelegenheit würde allein dem Zwecke entsprochen haben, sie ist aber nirgends auch nur in Angriff genommen worden. Man bedenkt nicht, dass die staatliche Fürsorge sich dort in erhöhtem Masse der Lokalbahnfrage zuwenden muss, wo das Staatsbahnsystem entwickelt ist. Die Befürchtung einer Konkurrenz des Staatsbetriebes wird sonst ein stetes Hinderniss für die Entwickelung der Lokalbahnen bilden. (Man vgl. die Studie über Belgische Nebenbahnen von S o n n e n s c h e i n im letzten Hefte des vom Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen „Archiv für Eisenbahnwesen.“)

Beschlüsse der III. Berner Konferenz, betreffend das internationale Uebereinkommen für den Eisenbahnfrachtverkehr.

Laut dem Erlasse des Oesterreichischen Handelsministeriums vom 4. d. Mts. wurde den Verwaltungen mit Bezug auf die erfolgte Unterzeichnung des Berner Schlussprotokolles vom Juli d. J. über die Ausarbeitung eines internationalen Uebereinkommens für den Eisenbahnfrachtverkehr seitens der Delegirten aller hierbei betheiligten Regierungen ein Druckexemplar der diesbezüglichen Protokolle mit dem Beifügen mitgetheilt, dass im Sinne dieses Schlussprotokolles dem Schweizerischen Bundesrathe von jeder der betheiligten Regierungen unverweilt das Verzeichniss jener Eisenbahnen, auf welche das Uebereinkommen Anwendung finden wird, nebst einer entsprechend ausgestatteten Eisenbahnkarte übermittelt werden soll. Dem zufolge habe das Handelsministerium nach dem Vorbilde anderer Staaten mit nur wenigen (nachbezeichneten) Ausnahmen sämmtliche, dem öffentlichen Verkehre dienenden Lokomotiv-Eisenbahnen in die hierfür vorbereitete Liste aufgenommen. Für die Anbringung allfälliger Bemerkungen zu diesem Listenentwurfe wurde der Termin bis zum 15. d. Mts. mit dem Bemerken den Bahnverwaltungen offen gehalten, dass es deren ausdrücklicher Zustimmung zu jener Uebersicht nicht bedarf. Als nicht in das fragliche Verzeichniss aufgenommen bezeichnet das Oesterreichische Handelsministerium folgende Bahnen: Die Dalmatiner Staatsbahn, die Lokalbahn Dolina - Wigoda in Galizien, die Flügelbahnen Bierzanow - Wieliczka und Podleze-Niepolomice der Galizischen Carl-Ludwigbahn, die elektrische Eisenbahn Mödling-Hinterbrühl der Südbahn, die Kahlenbergbahn (System Rigi), sowie die Dampftramway-Unternehmungen Wien, Brünn und Salzburg. — Zugleich bringt das „C. f. E. u. D.“ No. 142 vom 14. Dezember den Wortlaut des Schlussprotokolles d. do. Bern, am 17. Juli 1886, mit den Entwürfen des internationalen Uebereinkommens, des Reglements betreffend die Errichtung eines Centralamtes, endlich der Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen mit den Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassener Gegenstände, vollständig zum Abdruck. (Eine ähnliche Kundmachung ist seitens der Königlichen Ungarischen Regierung zu gewärtigen.) Im Oesterreichischen Eisenbahnklub wurde bereits vom Nordbahnbeamten Dr. S c h w a b ein Vortrag über dieses Uebereinkommen gehalten.

Einbruchsdiebstähle in Eisenbahnstationen.

Infolge von wiederholt vorgekommenen Einbrüchen in der Nähe von Wien hat das Handelsministerium an die in Wien einmündenden Bahnen einen längeren Erlass gerichtet, worin den Bahnverwaltungen empfohlen wird, vor allem eine verschärfte und nachhaltige Ueberwachung ihrer Objekte zu pflegen und das Bahnaufsichtspersonal zu einer erhöhten Aufmerksamkeit anzuhalten, welches auch häufig nächtliche Patrouillen zu veranstalten hat. Gemäss den von den politischen Verwaltungsbehörden gemachten Wahrnehmungen werden die Bahndirektionen speziell auf mehrere Umstände, welche derartige Attentate ermöglichen, aufmerksam gemacht: so dass die isolirten Stationsgebäude oft unbewohnt, schlecht verschlossen, die Fenster nicht vergittert sind, und nach dem Passiren des letzten Zuges oft ganz unbeaufsichtigt gelassen werden. Die angeregte Bewaffnung des Bahnpersonals unterliege keinem Anstande, wenn die Vorschriften des Waffenpatentes eingehalten werden. Endlich wurde auf die Zweckmässigkeit der zeitweiligen Einführung des Nachtdienstes auf sämmtlichen mit Telegraphen versehenen Bahnstationen, theils behufs der erforderlichen Avisirung, theils behufs gegenseitiger Verständigung im Falle einer Bedrohung der Station mit dem Bedeuten hingewiesen, dass die Gendarmerieposten und die Gemeinde-Sicherheitsorgane nicht für die Stationsbewachung ausreichen können.

Avisirung von Plusdifferenzen zu Gunsten der Parteien.

Das K. K. Handelsministerium hat entsprechend einem Beschluss des Staatseisenbahnrathes die K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Staatseisenbahnen beauftragt, die strenge Handhabung der Instruktion, betreffend die Bekanntmachung und Verständigung der Parteien bezüglich der Differenzen bei den Frachtberechnungen durch seine Organe zu überwachen, und dieselben zu beauftragen, diesbezüglich Stichproben von Zeit zu Zeit bei den Bahnen zu veranlassen.

Die Kündigung des Galizisch-Ungarischen Eisenbahn-Kartells.

Diesbezüglich hat die Direktion der Ungarischen Staatsbahnen an alle an dem Galizischen Verkehr betheiligten Bahnen ein Cirkular gerichtet, in welchem sie das auf den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Verkehr bezügliche Kartell kündigt und die Direktionen der betheiligten Bahnen auffordert, die Eingehung eines neuen Kartellvertrages zu berathen. Zu diesem Vorgehen wurde die Direktion der Ungarischen Eisenbahnen durch die Eröffnung der Linie Munkàcs-Stry veranlasst, welche den kürzesten Weg betreffs des Russisch-Galizischen Verkehres bildet, weshalb seitens der genannten Verwaltung ein grösserer Antheil aus dem Verkehre als bisher gefordert wird. Die Direktion hat noch keine konkreten Vorschläge für die Theilung des Verkehres gemacht, sondern behält sich dieselben für die meritorischen Berathungen vor, in welchen sie besonders geltend zu machen gedenkt, dass die Ungarische Konkurrenzfähigkeit durch die Eröffnung dieser Linie bedeutend gewinnen wird.

Eisenbahneröffnungen und Verkehr im Oktober d. J.

Im Oktober gelangten 90,9 km Eisenbahnen zur Eröffnung, und zwar am 1. Oktober die der Buschtêhrader Bahn gehörige 6,08 km lange Strecke Grasslitz-Landesgrenze (Klingenthal), die im Betriebe der Lemberg-Czernowitzer Bahn stehende 21,22 km lange Strecke Kolomea - Peczenizyn mit dem Flügel nach Kniazdvor der Kolomeaer Lokalbahn und die 13,60 km lange Strecke Bruck a. d. Leitha-Petronell der Lokalbahn Bruck-Hainburg (Eigenthum der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahngesellschaft), dann am 28. Oktober die 50 km lange Vinkovce-Brcska-Eisenbahn, deren Betrieb den Königlich Ungarischen Staatsbahnen übertragen wurde.

In den ersten zehn Monaten betrug der Zuwachs des Eisenbahnnetzes 552,35 km, wovon auf Oesterreich 203,95 km und auf Ungarn 348,4 km entfallen.

Im Oktober 1885 standen 22,228 km, im Oktober 1886 22,601 km Eisenbahnen im Betrieb, wonach der seit Jahresfrist eingetretene Zuwachs des Netzes nur 373 km oder 1,7 pCt. betragen hätte.

Im Monat Oktober 1886 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 5 330 864 Personen und 7 057 396 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 23 564 134 fl. erzielt, das ist pro Kilometer 1 043 fl. Im gleichen Monat 1885 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehr von 4 707 418 Personen und 6 811 242 t Güter —

23 903 337 fl. oder pro Kilometer 1 075 fl., daher resultirt für den Monat Oktober 1886 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 3,0 pCt. Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Oktober 1886 erzielten Transport-Einnahmen beziffern sich mit 196 974 780 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres mit 203 172 581 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes für die zehnmonatliche Betriebsperiode l. J. 22 375 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres hingegen 21 941 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1886 auf 8 803 fl. gegen 9 260 fl. im Vorjahre, das ist um 457 fl. ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet, pro 1886 auf 10 564 fl. gegen 11 112 fl. pro 1885, das ist um 548 fl. oder in beiden Fällen um 4,9 pCt. ungünstiger.

Aktien der Elisabethbahn.

Wie die „N. Fr. Pr." mittheilt, haben ca. zwei Drittel der Besitzer von Elisabethbahnaktien für Goldobligationen optirt, während ein Drittel die Abstempelung gegen Schuldverschreibungen, welche mit 5¾ pCt. in Noten, respektive 5¼ und 5 pCt. in Silber zu verzinsen sind, vorzog. Von sämmtlichen 330 000 Aktien blieben nur 19 498 Stück unangemeldet; die Besitzer dieses Restbetrages haben kein Wahlrecht mehr, sondern erhalten in Gemässheit des gesetzlich sanktionirten Vertrages Goldobligationen zugewiesen.

Péagevertrag für die Strecke Sissek-Agram.

Bei der seinerzeitigen Tracirung der Linie Sissek-Karlstadt hatte die Ungarische Regierung die Absicht, dadurch die Verbindung zwischen den beiden Linien der Ungarischen Staatsbahnen Karlstadt-Fiume und Sissek-Doberlin-Banjaluka herzustellen. Nachdem diese 100 km lange Verbindungslinie beiläufig 6 Millionen Gulden kosten dürfte, deren Zinsen durch den Ertrag derselben kaum gedeckt würden, hat das Kommunikationsministerium Verhandlungen mit der Südbahn angeknüpft, damit dieselbe für die Linie Sissek-Agram das Péagerecht einräumt oder hierfür einen Tarifvertrag abschliesst, wodurch die gedachte Verbindungslinie entbehrlich wäre. Die Südbahn hat sich diesem Antrage gegenüber sehr entgegenkommend gezeigt, um so mehr, als sie durch eine solche Vereinbarung eine Konkurrenz erspart und für die hieraus erwachsenden Verluste von der Ungarischen Staatsbahnverwaltung entschädigt werden müsste. Ungeachtet das mit letzterer bestehende Kartell noch auf 3 Jahre in Wirksamkeit bleibt, sind doch jetzt schon zwischen beiden Verwaltungen über den vorerwähnten Péagevertrag die Verhandlungen eingeleitet worden, deren Ergebniss wir seinerzeit mittheilen werden.

Eisenbahnprojekte in Steiermark.

Das Handelsministerium genehmigte die Trace der von der Stadtgemeinde Feldbach projektirten Lokalbahn Feldbach-Gleichenberg-Unterpurkla, wodurch die Ungarische Westbahn mit der Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg verbunden werden soll. — Die Stadtgemeinde Graz erklärt sich bereit, zur Ermöglichung einer direkten Bahnverbindung zwischen Graz und dem Nordosten Steiermarks einen Beitrag bis zu 200 000 fl. zur Kapitalbeschaffung zuzusichern. Die Beitragssumme soll erst dann ausgezahlt werden, wenn die ganze Bahn in Betrieb gesetzt wird. Die Gemeinde erklärt sich mit ihrer Zusage nur bis Ende 1890 gebunden. — In der Leobener Handelskammer wurde die Eisenbahnlinie Eisenerz-Vordernberg als die für die Eisenindustrie wichtigste aller jener Eisenbahnlinien, über welche im Landtage Vorlagen gemacht wurden, bezeichnet.

Kremsthalbahn-Gesellschaft.

Der Verkehr dieser Bahn hat im Betriebsjahre 1885 gegen das Vorjahr eine Mehreinnahme von 15 000 fl. = 10,84 pCt. erbracht. Befördert wurden 160 126 Personen und 34 825 t Frachtgut; die Einnahme hieraus belief sich auf 82 089 fl. resp. 71 269 fl., zusammen 153 358 fl. oder pro Kilometer auf 2 690 fl. Inklusive eines Vortrags aus dem Vorjahre betrug der Ueberschuss 68 968 fl., nach Abzug der statutenmässigen Abschreibungen ergab sich ein Reinertrag von 54 208 fl., von welchem bereits eine Abschlags-Dividendenzahlung von 1,50 fl. pro Aktie = 24 159 fl. geleistet war, die gleiche Summe wurde zur weiteren Dividendenzahlung verwendet; von dem sich dann ergebenden Reste von 5 890 fl. wurden weitere 1 000 fl. dem Pensionsfonds, 4 500 fl. dem Spezialreservefonds überwiesen und die dann noch verbleibenden 390 fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

Tarifermässigung der Südbahn.

Für den Bezug Ungarischen Getreides für Südösterreichische Mühlen hat die Südbahn eine Reihe von Frachtermässigungen eröffnet. Es ist damit der Südbahn nicht allein gelungen, die Erweiterung des Konsums von Russischem Getreide in mehreren südlichen Provinzen zu verhindern, sondern auch denselben aus dem bereits gewonnenen Terrain zu verdrängen. So haben z. B. die Görzer und andere Küstenländische und auch Krainische Mühlen bis etwa vor einem Jahre Russischen Weizen vermahlen und Ungarisches Getreide nur in Quantitäten von wenigen hundert Waggons bezogen, um durch Mischung eine geniessbare Qualität herzustellen. Nun erklärte die Südbahn jenen Mühlen, für diese Zufuhren die weitestgehenden Begünstigungen einzuräumen, wenn sie sich zum Bezuge Ungarischen Weizens in grossen Quantitäten verpflichteten. Seither beziehen die in Rede stehenden Mühlen mehrere tausend Waggons Ungarischen Weizen und nur geringe Quantitäten vom Russischen Produkt. Diese Ermässigungen erstrecken sich auch auf die über Triest und Peri nach Italien transportirten Ungarischen Getreidesendungen. Es soll dadurch auch in diesem Nachbarreiche der Markt unseren Produkten gesichert werden.

Tarifermässigung der Nordbahn für Petroleum.

Im Anschlusse an die Iwangorod-Dombrowaer Bahn bewilligt die Ferdinands-Nordbahn für Petroleum äusserst ermässigte Sätze und zwar betragen dieselben von Granica nach Budapest 100 fl. 70 kr., Marchegg transito nach Starlau 54 fl. 40 kr., Marchegg transito für Wien 54 fl. 40 kr., Floridsdorf 55 fl. 20 kr. pro Waggon, mit Gültigkeitsdauer vom 1. Dezember l. J. bis Ende Nonember 1887.

Börsenbericht und Koursnotiz.

So sehr auch die Kandidatur eines Koburgers für den Bulgarischen Thron die Friedenshoffnungen gestärkt hat, so wurde die Börse doch durch die Deroute in Newyork und Berlin, sowie durch die Zinsfusserhöhung in London beunruhigt. Dem entsprach auch die weichende Tendenz fast aller Transportaktien ungeachtet einiger speziell günstigen Nachrichten. Der Ferdinands-Nordbahn (2352) wurde die Konversion ihrer Prioritäten bewilligt und zugleich hat die Regierung den von der Gesellschaft entworfenen Tilgungsplan für das Aktienkapital genehmigt, welchem zufolge die Tilgung der Aktien im Jahre 1929 beginnt und innerhalb der folgenden Jahre bis einschliesslich 1940 vollständig durchgeführt wird. Staatsbahn (250.75) und Lemberg-Czernowitzer (237.25) litten, trotz Kaufaufträgen von Paris, unter der Ungewissheit des Ausganges der Vetragsverhandlungen mit Rumänien. Südbahn (104.60) war von der Meldung beeinflusst, dass die (von uns berichteten) Péage-Verträge mit beiden Regierungen nicht so bald perfekt werden. Carl-Ludwigbahn (196.95) war dagegen durch den Beschluss des Verwaltungsrathes gestiegen, dass der Januarkoupon mit 2 fl. 10 kr. eingelöst werde, was mit Hinzuziehung der bereits am 1. Juli hierauf bezahlten 5 fl. 35 kr. zusammen 7 fl. 35 kr. oder 3,5 pCt. beträgt.

Aus den Geschäftsberichten Deutscher Eisenbahnen.

Hessische Ludwigseisenbahn. Durch anderweite Instradirungen im Güterverkehr sind die Einnahmen aus letzterem im Betriebsjahre 1885 gegenüber den Vorjahren bedeutend gesunken. Nach der Betriebsrechnung haben die Einnahmen 16 264 809 ℳ und die Ausgaben 9 027 905 ℳ und daher der Ueberschuss 7 236 904 ℳ und der letztere nach Abzug der Einnahmen und Ausgaben à Conto Erneuerungs- und Reservefonds 8 338 762 ℳ betragen. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 48,020 pCt. (gegen 46,165 pCt.) der Einnahmen und es betrug der Ueberschuss 4,067 pCt. (gegen 4,836 pCt.) vom durchschnittlichen Anlagekapital. Pro Kilometer stellten sich die Einnahmen auf 22 639 ℳ (gegen 23 731 ℳ), die Ausgaben auf 10 871 ℳ (gegen 10 955 ℳ) und der Reinertrag auf 11 768 ℳ (gegen 12 776 ℳ); pro Nutzkilometer auf 3,03 ℳ (gegen 3,15 ℳ) resp. auf 1,45 ℳ (gegen 1,45 ℳ) und resp. auf 1,58 ℳ (gegen 1,70 ℳ). Aus dem Personenverkehre ergab sich eine Einnahme von 6 258 793 ℳ = 38,48 pCt. (gegen 36,35 pCt. in 1884), aus dem Güterverkehre 9 072 055 ℳ = 55,78 pCt. (gegen 57,66 pCt.); an Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen wurden 37 216 ℳ = 0,28 pCt. (gegen 0,26 pCt.) und für Ueberlassung von Betriebsmitteln 47 025 ℳ = 0,29 pCt. (gegen 0,32 pCt.) vereinnahmt. Die Erträge aus Veräusserungen beliefen sich auf 227 771 ℳ = 1,40 pCt. (gegen 1,56 pCt.) und an verschiedenen sonstigen Einnahmen gingen noch weitere 621 955 ℳ = 3,82 pCt. (gegen 8,85 pCt.) ein. Befördert wurden im ganzen 8 226 927 (gegen 8 079 028) Reisende oder 147 899 = 1,83 pCt. mehr als im Vorjahre, dagegen zeigt der Güterverkehr bei einer Beförderung von 3 679 228 t (gegen 3 854 902 t) gegen das Vorjahr einen Rückgang von 175 674 t oder 4,56 pCt. Die Ausgaben, welche 9 027 905 ℳ und nach Abzug der Ausgaben à Conto Erneuerungsfonds 7 703 557 ℳ betrugen, vertheilen sich auf die allgemeine Verwaltung mit 1 151 022 ℳ = 14,94 pCt. (gegen 12,95 pCt.), auf die Bahnverwal-

tung mit 1 657 774 M. = 21,52 pCt. (gegen 22,08 pCt.) und auf die Transportverwaltung mit 4 894 757 M. = 63,54 pCt. (gegen 64,97 pCt.). Pro Kilometer beliefen sich die Ausgaben auf 1 624 M. (gegen 1 418 M.) resp. auf 3 568 M. (gegen 3 725 M.) und resp. auf 7 547 M. (gegen 7 576 M.). Nach Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen, wozu 3 935 706 M. benöthigt wurden, verblieb noch eine Summe von 5 210 364 M. zur Verfügung der Generalversammlung. In Betreff der Dividende siehe S. 403.

Oberhessische Eisenbahnen. Eine Zunahme des Verkehrs ist im Betriebsjahre 1885/86 nicht zu verzeichnen gewesen, zwar ist die Zahl der beförderten Personen um 23 000 gewachsen, die Einnahme aber ist gegen das Vorjahr zurückgegangen, was zeigt, dass im Bereiche dieser Bahn durch Ermässigung der Fahrpreise nicht eine Verkehrszunahme zu erreichen ist, welche eine hinreichende Deckung der Ausfälle sichert. Im Güterverkehre ist infolge des Darniederliegens des Eisensteinbergbaues eine Abnahme der beförderten Massen eingetreten, welche sich namentlich bei einzelnen Stationen bemerkbar macht. Die Einnahme aus dem Güterverkehr hat jedoch eine geringe Steigerung erfahren, da die zurückgelegte Kilometerzahl pro Tonne eine etwas grössere als im Vorjahre war; die Gesammteinnahme aus dem Verkehr ist aus diesem Grunde um circa 5 000 M. höher. Die Ausgaben sind dagegen gestiegen, weil die Zahl der Züge vermehrt wurde, welche Vermehrung jedoch eine Steigerung resp. Vermehrung des Verkehrs nicht zur Folge hatte. Infolge dessen ist der Betriebsüberschuss gegen das Vorjahr zurückgegangen, derselbe hat nach Abzug für Erweiterungsbauten in Höhe von 7 343 M. 186 234 M. betragen.

Im Personenverkehr wurden 567 811 Reisende befördert und hierfür 414 223 M. vereinnahmt. Der Güterverkehr ergab bei einer Beförderung von 227 397 t einschliesslich der Nebenerträge 519 481 M., für Gepäck- und Hundebeförderung wurden weitere 7 110 M., und an Vergütungen für Ueberlassung von Bahnanlagen und Betriebsmitteln 51 841 M., sowie an Erträgen aus Veräusserungen 21 464 M. und an sonstigen Einnahmen 18 785 M., in Summa 1 032 878 M. vereinnahmt. Die Ausgaben betrugen an persönlichen Ausgaben 421 862 M., an allgemeinen Kosten 29 129 M., an Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen 67 289 M., des Bahntransports 148 167 M., für Erneuerung bestimmter Gegenstände und Erweiterungen, Ergänzungen und Verbesserungen 109 957 M., für Benutzung fremder Bahnanlagen und Betriebsmittel 70 240 M., in Summa 846 644 M. Demnach ergab sich der schon vorstehend erwähnte Ueberschuss von 186 234 M., welcher an die Kasse des Grossherzoglich Hessischen Staats abzuführen war.

Pfälzische Eisenbahnen. Der Aufschwung im Verkehre und Ertrage, dessen sich diese Bahnen seit Jahren zu erfreuen hatten, hat auch im Jahre 1885 keinen Rückgang erlitten. Der Steigerung der Einnahmen um den Betrag von 507 909 M. steht nur eine Erhöhung der Ausgaben von 272 838 M. gegenüber. Der Güterverkehr ausschliesslich des besonders verrechneten Kohlenverkehrs aus den Saargruben hat gegen das Vorjahr ein Mehr von 226 773 M. ergeben, ist jedoch gegen das Budget, wegen beträchtlicher Einbussen beim Getreideverkehre um 132 242 M. zurückgeblieben. Der Kohlenverkehr aus den Saargruben weist eine Mehreinnahme von 229 453 M. gegen das Vorjahr und gegen das Budget eine solche von 262 281 M. nach. Auch der Personenverkehr hat gegen das Vorjahr 39 875 M. und gegen das Budget 13 412 M. mehr erbracht. Der Wenigerertrag von 16 539 M., welcher gegen das Budget aus anderen Quellen floss, ist durch geringeren Ertrag der Steinbrüche veranlasst. Durch Mehreinnahmen aus veräussertem Altmaterial ist aus diesen Quellen gegen das Vorjahr im ganzen ein Plus von 11 807 M. erlöst worden. Die Betriebsausgaben haben den im Budget angenommenen Betrag von 8 633 008 M. um 28 548 M. überschritten, zieht man jedoch eine nachträglich eingetretene Erhöhung der Ausgabe für Erneuerung des Fahrmaterials in Betracht, so ergibt sich nicht nur keine Ueberschreitung, sondern sogar eine Ersparniss von 179 587 M. gegen das Budget.

Befördert wurden im ganzen: 4 799 993 (gegen 4 721 146) oder + 78 847 Reisende und 182 512 (gegen 177 282) oder + 5 230 Militärpersonen, sowie 7 678 (gegen 8 734) oder — 1 056 t Gepäck; vereinnahmt wurden hierfür inkl. der Nebenerträge 3 549 309 M. (gegen 3 509 434 M.). Im Güterverkehre und zwar im Stückgutverkehre wurden 224 147 (gegen 220 472) t oder + 1,67 pCt., im Wagenladungsverkehre 2 400 522 (gegen 2 392 703) t oder + 3,30 pCt. und an Kohlenfrachten 1 215 030 (gegen 1 140 850) t oder + 6,50 pCt. befördert und aus dem Güterverkehre inkl. des Viehverkehrs 8 034 347 M. (gegen 7 807 573 M.), sowie aus dem Kohlenverkehre 3 667 551 M. (gegen 3 438 097 M.) vereinnahmt. Aus anderen Quellen, Vergütung von Bahnanlagen, Erträgen aus Veräusserungen und verschiedenen Einnahmen ergaben sich 827 788 M. (gegen 815 981 M.). Die Summe der Betriebseinnahme ergab somit 16 078 996 M. (gegen 15 571 087 M.) oder 3,26 pCt. mehr als im Vorjahre. Die Gesammtausgabe von 8 661 556 M. (gegen 8 388 718 M.) ergibt eine Mehrausgabe von 272 838 M. oder 3,25 pCt., die erstere vertheilt sich auf die allgemeine Verwaltung mit 702 718 M. (gegen 659 654 M.), auf die Bahnverwaltung mit 2 174 531 M. (gegen 2 156 808 M.) und auf die Transportverwaltung mit 5 784 307 M. (gegen 5 572 254 M.).

Demnach ergab sich ein Ueberschuss von 7 417 440 M. (gegen 7 182 368 M.) oder + 235 072 M. Zur Verzinsung des Prioritätskapitals waren 3 825 198 M., zur Amortisation desselben 863 929 M. benöthigt. Die letzte Rate der Konvertirungskosten betrug 340 049 M., zur Verzinsung des Aktienkapitals wurden 2 069 837 M. verwendet, mithin verblieben noch 318 426 M., da die garantirten Präzipuen pro 1885 nach Massgabe der Fusionsgrundlagen für die Aktien der Ludwigsbahn 999 409 M. und für die Aktien der Maximiliansbahn 116 124 M. betrugen, so verblieb noch ein vom Staate zu deckendes Defizit von 797 106 M.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 5526 vom 22. d. Mts. an die Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ, betreffend den Antrag auf Ergänzung einer grundsätzlichen Entscheidung (abgesandt am 27. d. Mts.).

No. 5585 vom 22. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss der Maximal-Ladeprofile (abgesandt am 24. d. Mts.).

Die Dänischen Eisenbahnen
im Betriebsjahre 1885/86.

I. Aus dem Geschäftsbericht der Dänischen Staatsbahnen.

Ueber den Verkehr und die Betriebs-Verhältnisse der Dänischen Staatsbahnen entnehmen wir dem von deren Generaldirektorat für das Betriebsjahr vom 1. April 1885 bis dahin 1886 erstatteten Bericht, der übrigens, da die Vereinigung der beiden Bezirke im Laufe des Betriebsjahres eingetreten ist, die Verhältnisse beider gesondert behandelt, — dass infolge der ungünstigen Geschäftslage und anderer hiermit in Verbindung stehender Umstände, auch veranlasst durch den langen Winter, der nicht selten Verkehrsstörungen mit sich brachte und namentlich auf den Jütisch-Fühnenschen Eisenbahnen ausserordentlich hohe Ausgaben für Schneefortschaffung verursachte, im verflossenen Jahre ein Rückgang der Einnahmen im Personen-, Güter- und Viehverkehr zu verzeichnen ist.

Der Personenverkehr, der auf den Seeländischen Bahnen 64 829. d. i. 1 674 Kronen (2,5 pCt.) weniger als im Vorjahre, auf den Jütisch-Fühnenschen Bahnen 21 773 oder 1 465 Kronen (4,8 pCt.) weniger als im Vorjahre für die Bahnmeile*) einbrachte, ist auf ersteren gegen die drei, auf letzteren gegen die vier letzten Jahre zurückgegangen. Die Durchschnittseinnahme für die Bahnmeile aus dem Güter- und Viehverkehr betrug auf den Seeländischen Bahnen 39 390 oder 1 176 Kronen (3 pCt.) weniger als im Vorjahre und ist somit — wenn sie auch die Höhe des Jahres 1881/82 nicht erreicht — doch noch bedeutender als diejenige der Jahre 1882/83 und 1883/84; während dieselbe auf den Jütisch-Fühnenschen Bahnen, wo sie sich bei einem Durchschnittsbetrage von 19 809 Kronen um 1 160 Kronen oder 5,5 pCt. vermindert hat, ebenfalls hinter den vier letzten Jahren zurückgeblieben ist, doch ist es weniger der eigentliche Güterverkehr als vielmehr der Viehverkehr, der diesen Rückgang verschuldet hat; Fischsendungen weisen sogar eine Zunahme auf, im Laufe des Berichtsjahres wurden 302 500 Ctr. Fische (gegen 274 600 Ctr. 1884/85 und 218 000 Ctr. 1883/84) über die Jütisch-Fühnenschen Bahnen ausgeführt, davon allein 198 000 Ctr. nach Deutschland. In einigen Verkehrsbeziehungen hat der Güter- und Vieh-Verkehr überhaupt eine Zunahme erfahren; so wurden zwischen Seeländischen einer- und Jütisch-Fühnenschen Stationen andrerseits Sendungen im Gewichte von 402 000 Centner gegen 335 000 Ctr. im Vorjahre befördert, während in dem Verkehre zwischen Seeländischen und Deutschen Stationen über Korsör-Nyborg eine Gewichtszunahme von 22 000 auf 98 000 Ctr. eingetreten ist.

Die Roheinnahmen für die Dampfschiffs- und Fährverbindungen haben im Seeländischen Bezirk 107 588 Kr. für die Bahnmeile (3 138 Kr. weniger als 1884/85), im Jütisch-Fühnenschen Bezirk 44 222 Kr. (2 741 Kr. weniger als 1884/85) betragen.

Die Betriebsausgaben, die höher sind als in einem der vier letzten Jahre, haben auf den Seeländischen Bahnen 72 022, auf den Jütisch-Fühnenschen 39 635 Kr. für die Bahnmeile betragen und sind gegen das Vorjahr um 3 944 bezw. 3 111 Kr. gewachsen. Einen nicht geringen Theil an dieser Vermehrung haben die Ausgaben für Fortschaffung des Schnees; die direkten

*) Die Dänische Meile ist = 7,532 km.

Ausgaben hierfür betrugen in Seeland 60 000 und in Jütland-Fühnen 416 000 Kr., rechnet man indessen hierzu den vermehrten Kohlenverbrauch für die Züge und die sonstigen nicht genau nachweisbaren Mehrausgaben, so belaufen sich die durch den starken Schneefall verursachten Gesammtkosten auf mindestens 500 000 Kr. An Gehältern ist eine Mehrausgabe in beiden Bezirken infolge der Vermehrung des Stationspersonals zu verzeichnen. Im Jütisch-Fühnenschen Bezirk ist auch eine Ausgabe von etwa 50 000 Kr. durch die am 1. April 1885 eingerichtete Fährverbindung über Sallingsund neu hinzugekommen, während in der Maschinenverwaltung sich ein kleiner Rückgang der Ausgaben zeigte, in der Hauptsache durch die von 69,7 auf 65 Oere für den Ctr. ermässigten Kohlenpreise veranlasst. In Seeland stellen sich dieselben auf 85 Oere, wofür allerdings bessere Kohlen zur Verwendung kommen. Die bereits vor mehreren Jahren in Jütland-Fünen begonnene Auswechselung der eisernen durch Stahlschienen wurde auch im Berichtsjahre fortgesetzt, so dass z. Zt. etwa 550 km mit letzteren versehen sind; der Durchschnittspreis für die Tonne stellte sich auf 103,8 Kr. gegen 118,8 Kr. 1884/85 und 124,8 Kr. 1883/84.

Die Einnahmen der Seeländischen Dampfschiffs- und Fährverbindungen betrugen im ganzen 623 700 gegen 659 100 Kr. im Vorjahre, die Ausgaben dagegen 646 100 gegen 755 200 Kr. im Jahr 1884/85, so dass ein Ausfall von 22 400 Kr. oder 436 Kr. für die Meile entstanden ist; der Rückgang der Ausgaben ist lediglich den im Jahre 1884/85 vorgenommenen ausserordentlichen Reparaturen der Dampffähre über den grossen Belt zuzuschreiben.

Die Dampferverbindung zwischen Frederikshavn und Göteborg erzielte eine Gesammteinnahme von 93 300 Kr. (101 600 Kr. 1884/85) und verursachte eine Ausgabe von 143 600 Kr. (gegen 144 300 Kr. im Vorjahre) und somit einen Ausfall von 51 000 Kr. oder 336 Kr. für die Meile, doch brachte sie nach ungefährer Schätzung den Eisenbahnen durch Zuführung von Personen und Gütern von Schweden und Norwegen, sowie vom Festlande aus eine Einnahme von etwa 124 700 Kr. zu.

Im Seeländischen Bezirk betrug die Gesammteinnahme 107 588 Kr. für die Meile, die Ausgabe nach Abzug des vorgedachten Ausfalles 72 458 Kr. und der Betriebsüberschuss 35 130 Kr. oder 5 652 Kr. weniger als im Vorjahre.

Im Jütisch-Fühnenschen Bezirk betrug für die Bahnmeile die gesammte Einnahme 44 222 Kr., die Ausgabe mit Zurechnung des Ausfalles der Seeverbindung 39 971 Kr., es blieb also ein Ueberschuss von 4 251 Kr. für die Meile oder 5 900 Kr. weniger als 1884/85.

Litteratur.

Der technische Telegraphendienst. Lehrbuch für Telegraphen-, Post- und Eisenbahnbeamte. Von O. Canter, Kaiserlicher Telegrapheninspektor. Mit 175 in den Text gedruckten Holzschnitten. Dritte Auflage. Breslau, J. U. Kern's Verlag (Max Müller), 1886.

In gedrängter, aber übersichtlicher Form und in anschaulicher Darstellung gibt der Herr Verfasser zunächst in der ersten Hälfte seines Werkes einen Ueberblick über diejenigen Einzelheiten, auf welchen das Telegraphenwesen beruht, und beleuchtet alsdann in der zweiten Hälfte die Telegraphie in ihrer Gesammtheit. Auf 328 Seiten werden in 11 Abschnitten der Magnetismus, die Reibungselektrizität, der Galvanismus, die galvanischen Elemente, die Fortpflanzung des galvanischen Stromes im Leiter, die Messung der Stromstärke und Bestimmung der Konstanten galvanischer Elemente, die Induktionsströme, Erdströme und thermoelektrischen Ströme, die Telegraphie, die Apparatverbindungen, die Störungen im Telegraphenbetriebe und die Kabeltelegraphie behandelt, wobei in wohlerwogener Rücksichtnahme auf den Zweck des Buches, ein Lehrbuch für diejenigen zu sein, welche sich über den technischen Telegraphendienst Aufklärung verschaffen wollen, an geeigneten Stellen und in angemessenem Umfange auf die dem Telegraphenwesen zu Grunde liegenden Hilfswissenschaften, Physik, Chemie und Mathematik, Bezug genommen ist. Aus dem Studium des Werkes gewinnt man die Ueberzeugung, dass der Herr Verfasser sein Gebiet beherrscht. Ohne Abschweifungen, zu welchen das in Frage kommende weitschichtige Gebiet leicht Veranlassung geben kann, ist den Einzelheiten nicht mehr Raum gewidmet, als zum ausreichenden Verständnisse des ganzen durchaus erforderlich erscheint, und es darf wohl behauptet werden, dass die gestellte Aufgabe gelöst ist. Wir glauben daher, das Werk angelegentlichst empfehlen zu können.

K—e.

I. Offizielle Anzeigen.

1. Eröffnungen.

Eröffnung der Haltestelle Glaserberg und Herausgabe des Nachtrags VII zum Lokal-Gütertarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt und die Thüringischen Privatbahnen. Am 1. Januar 1887 wird die neuerbaute, zwischen den Stationen Horka und Kohlfurt belegene, Haltestelle Glaserberg für die Annahme und Auslieferung von Frachtgütern in Wagenladungen eröffnet.

Gleichzeitig tritt zu dem vorbezeichneten Tarife der Nachtrag VII in Kraft. Derselbe enthält:

I. Eine neue Zusammenstellung der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen,

II. Entfernungen und Tarifsätze für die Haltestelle Glaserberg,

III. Berichtigungen.

Nachträge können von den Güter-Expeditionen der betheiligten Bahnen käuflich bezogen werden.

Erfurt, den 20. Dezember 1886. (2643)

Königliche Eisenbahn-Direktion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Eröffnung der Haltestellen Glaserberg und Bischleben für den Wagenladungs-Güterverkehr. Am 1. Januar 1887 wird nach Mittheilung der Königl. Eisenbahndirektion zu Erfurt die zwischen den Stationen Horka und Kohlfurt belegene, von ersterer 15,74, von letzterer 7,08 km entfernte Haltestelle Glaserberg und die zwischen den Stationen Erfurt und Neudietendorf gelegene, von ersterer 5,67, von letzterer 6,72 km entfernte Haltestelle Bischleben, bei welcher eine Abfertigung von Leichen, Vieh und Fahrzeugen nicht stattfindet, für den Verkehr von Frachtgütern in Wagenladungen eröffnet; zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind beide Haltestellen nicht geeignet. (2644)

Berlin, den 23. Dezember 1886.

Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

2. Verkehrsstörungen.

Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin. Die innerhalb der verschiedenen Strecken unseres Verwaltungsbereiches seit dem 21. d. M. herrschenden Schneestürme haben auf den gesammten diesseitigen Bezirk sich erstreckende Stockungen im Güterverkehr zur Folge gehabt. Letztere sind theilweise inzwischen beseitigt, theilweise wird an deren Behebung noch gearbeitet, so dass, günstige Witterung vorausgesetzt, deren vollständige Beseitigung in Kürze bevorsteht.

Wir geben unter Bezug auf § 14 alin. 4 des Vereins-Wagenregulativs hiervon Kenntniss. Die vollständige Behebung des Verkehrshindernisses wird besonders mitgetheilt werden.

Berlin, den 26. Dezember 1886. (2645)

Wex.

Königliche Eisenbahndirektion in Magdeburg. Infolge starken Schneefalls hat seit dem 20. d. M. der regelmässige Güterzugbetrieb nur auf folgenden Bahnstrecken unseres Verwaltungsbezirks aufrecht erhalten werden können: Berlin-Magdeburg, Berlin-Lehrte, Magdeburg-Wittenberge, Stendal-Langwedel und Magdeburg-Oebisfelde.

Muthmassliche Dauer der Betriebsstörungen kann z. Z. noch nicht angegeben werden. (2646)

Magdeburg, den 24. Dezember 1886.

Königliche Eisenbahn-Direktion in Erfurt. In Folge Schneeverwehungen sind sämmtliche Strecken des diesseitigen Bezirks vom 20. d. M. Abends ab unfahrbar geworden. Die muthmassliche Dauer der Unfahrbarkeit kann zur Zeit noch nicht angegeben werden.

Den Zeitpunkt, an welchem die diesseitigen Bahnstrecken wieder fahrbar geworden sind, werden wir seiner Zeit mittheilen.

Erfurt, den 23. Dezember 1886. (2647)

Wehrmann.

Vom 20. d. Mts. Nachmittags ab bis einschliesslich heute ist der Betrieb auf unserer Strecke Sangerhausen-Halle a. d. S. durch Schneeverwehungen unterbrochen gewesen.

Frankfurt a. M., den 24. Dez. 1886. (2648)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Weimar-Geraer Eisenbahn. In Folge starker Schneeverwehungen ist seit 21. Dezbr. 1886 der Verkehr auf der diesseitigen Bahnstrecke gestört, doch wird der Gesammtverkehr voraussichtlich in einigen Tagen wieder eröffnet werden können.

Weimar, den 23. Dezember 1886. (2649)

Die Direktion.

Unter Bezugnahme auf die Bestimmung im § 14 alinea 3 und 4 des Wagenregulativs theilen wir hierdurch mit, dass der regelmässige Betrieb auf diesseitiger Bahn infolge starken Schneefalls seit dem 20. d. Mts. gestört ist.

Darmstadt, den 24. Dezember 1886. (2650)

Direktion der Main-Neckarbahn.

Infolge von Schneeverwehungen ist der Verkehr auf unseren Bahnstrecken seit dem 21. d. Mts. und bis auf Weiteres unterbrochen.

Meiningen, den 23. Dezember 1886.

Die Direktion (2651)
der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Infolge Schneeverwehungen ist mit dem 20. d. Mts. Abends der Güter-Verkehr auf den diesseitigen Strecken eingestellt worden. Muthmassliche Dauer unbekannt. (§ 14 al. 4 des Vereins-Wagen-Regulativs.)

Die Direktion. (2652)

Pfälzische Eisenbahnen. Mit Bezug auf § 14 des Vereins-Wagen-Regulativs geben wir bekannt, dass infolge von

Schneeverwehungen etc. der Betrieb auf sämmtlichen Strecken unserer Bahn am 20. d. Mts. eingestellt werden musste und diese Störung, wenn auch nicht in vollem Umfange, voraussichtlich noch einige Tage andauern wird.

Ludwigshafen a. Rh., 22. Dezember 1886.
Die Direktion.
Lavale. (2653)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Seit 21. Dezember l. J. ist infolge von ausserordentlichen Schneefällen auf unseren sämmtlichen Strecken der regelmässige Betrieb entweder ganz oder zum Theil eingestellt oder stark behindert.

Karlsruhe, den 24. Dezember 1886. (2654)
Generaldirektion.

Verkehrsunterbrechung. Unter Bezugnahme auf § 14 al. 4 des Vereins-Wagenregulativs wird bekannt gemacht, dass infolge von Schneeverwehungen der Betrieb auf allen dem Durchgangsverkehr dienenden Strecken der Sächsischen Staatseisenbahnen (mit Ausnahme der Linie Bodenbach/Tetschen-Dresden) vom 20. d. M. ab hat eingestellt werden müssen. Die Wiederaufnahme des Betriebs wird bekannt gemacht werden.

Dresden, den 21. Dezember 1886. (2655)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Die beladen eingegangenen Wagen

No.	9962	Oestr.-Ung. St.-E.-G.	am 18. d. M.,
„	9123	„ „	„ 18. „ „
„	11862	„ „	„ 18. „ „
„	5138	Köln rechtsrh.	„ 19. „ „
„	5032	„ „	„ 19. „ „
„	6579	Magdeb.	„ 19. „ „
„	6988	„	„ 19. „ „
„	12550	„	„ 20. „ „
„	14962	Bromberg	„ 19. „ „
„	6100	Altona	„ 19. „ „

sind durch die seit 20. Dezember cr. hier eingetretenen aussergewöhnlichen Schneeverwehungen bis heute und voraussichtlich noch auf mehrere Tage von der Rückleitung in die Heimath ausgeschlossen, was wir gemäss des Regulativs für die gegenseitige Wagenbenutzung § 14 al. 3 Abs. a ganz ergebenst mittheilen. (2656)

Station Grimma. ob. Bhf.,
am 23. Dezember 1886.
Hoffmann, Bahnhofs-Inspektor.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Weimar-Geraer Eisenbahn. Der Gesammtverkehr auf der diesseitigen Bahnstrecke wird vom 28. Dezember 1886 wieder durchgeführt.

Weimar, 27. Dezember 1886. (2657)
Die Direktion.

4. Güterverkehr.

Am 1. Januar k. J. wird die bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle Schönwald (zwischen Pitschen und Kreuzburg) auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet. Die Tarife berechnen sich nach dem Kilometerzeiger.

Breslau, den 20. Dezember 1886. (2658)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Haltestelle Bischleben für den Wagenladungs-Güterverkehr. Am 1. Januar 1887 wird die zwischen Erfurt und Neudietendorf belegene, zur Zeit nur dem Personenverkehr dienende Haltestelle Bischleben für die Annahme und Auslieferung von Frachtgütern in Wagenladungen eröffnet. Wegen der in Kraft tretenden Tarife erfolgt, insoweit dies nicht bereits geschehen ist, besondere Bekanntmachung.

Erfurt, den 20. Dezember 1886. (2659)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Januar 1887 kommt zu dem Staatsbahn-Gütertarif **Frankfurt a. M.-Breslau** vom 1. April 1885 der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält ausser einigen Berichtigungen, Aenderungen bezw. Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, sowie Entfernungen für die neueröffneten Stationen bezw. Haltestellen Gross-Gorzütz, Gross-Totschen, Paschkerwitz, Pawelwitz, Sacrau, Trebnitz i/Schl. und Zedlitz des Direktionsbezirks Breslau.

Das Nähere ist durch die Expeditionen zu erfahren, durch welche auch Exemplare des Nachtrags zu beziehen sind.

Frankfrt. a/M., den 21. Dezbr. 1886. (2660)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn-Güter- und Kohlenverkehr. Am 20. d. Mts. sind erschienen:

a) der Nachtrag II zum Gütertarife vom 1. August 1883 für den Verkehr zwischen Stationen des Betriebsamtes Saarbrücken und solchen der Main-Neckarbahn,

b) der Nachtrag I zum Saaakohlentarife No. 4. nach der Main-Neckarbahn vom 1. Juli d. J.

Beide Nachträge enthalten direkte Frachtsätze für die Station Pfungstadt der Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt.

Ausserdem enthält der Nachtrag II (zu a) noch Ergänzung der besonderen Bestimmungen zum Kilometeranzeiger, Aenderungen in den Frachtsätzen des Sp. T. III und geänderte Frachtsätze für Steinschlag.

Köln, den 24. Dezember 1886. (2661)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinischer Nachbarverkehr. Die in den Tarifen für den Rheinischen Nachbar-Güter- und Kohlenverkehr vom 1. April 1883 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Groesbeck und Nymegen bleiben, da neue Frachtsätze für diese Stationen in die vom 1. Januar 1887 ab gültigen neuen Tarife für den genannten Verkehr nicht aufgenommen sind, auch über den 31. Dezember d. J. hinaus bis auf Weiteres in Kraft.

Köln, den 24. Dezember 1886. (2662)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Berlin vom 1. April 1885. Ab 1. Januar bezw. 16. Februar n. Js. kommen für Dresden-Friedrichstadt, Görlitz, Grossenhain B. Dr. B., Kamenz und Zittau in einigen Verkehrsbeziehnngen andere Entfernungen zur Einführung. Insoweit Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere bis zum 15. Februar n. Js. in Wirksamkeit.

Frankfurt a/M., den 20. Dezember 1886.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a/M. (2663)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1887 ist zum **Lokal-Kohlentarif** vom gleichen Tage (Ausnahmetarif B für die Beförderung von Steinkohlen etc.) der Nachtrag I zur Ausgabe gelangt.

Derselbe enthält:

1. Frachtsätze für den Verkehr von den Stationen Höngen Rh. und Liblar.
2. Frachtsätze für den Verkehr nach den Stationen Altenahr, Bleialf, Dernau, Mayschoss, Pronsfeld und Walporzheim.
3. Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrags sind bei sämmtlichen diesseitigen Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 29. Dezember 1886. (2664)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für Giesserei-Roheisen von Vienenburg nach mehreren Niederschlesischen Stationen in den Staatsbahn-Güterverkehren Berlin-Magdeburg und Breslau-Magdeburg. Mit Gültigkeit vom 1. Januar k. J. ab treten in den oben genannten Verkehren für die Beförderung von Giesserei-Roheisen in Ladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen von der diesseitigen Station Vienenburg nach mehreren Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Breslau ermässigte Ausnahmefrachtsätze in demselben Umfange in Kraft, wie soche in diesen Verkehren gegenwärtig für die Station Harzburg bestehen. Diese neuen Ausnahmefrachtsätze für Vienenburg sind um je 0,02 *M* für 100 kg niedriger als die bezüglichen Sätze für Harzburg, und geben über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen sowie das Verkehrsbüreau hierselbst Auskunft. (2665)

Magdeburg, den 23. Dezember 1886.
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Verkehr mit Oesterreich. (Aufhebung von Tarifsätzen.) Am 15. Februar 1887 treten die im Heft 2 des Gütertarifs für obenbezeichneten Verband nebst Nachträgen enthaltenen Tarifsätze für den Verkehr zwischen Station Röhrsdorf-Zwickau (jetzt Röhrsdorf) der Böhmischen Nordbahn einerseits und sämmtlichen Deutschen Verbandsstationen andererseits ausser Kraft. (2666)

Magdeburg, den 23. Dezember 1886.
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Zwischen Lübeck und Schwebda kommen im **Westdeutschen Verbande** vom 1. k. Mts. ab direkte Frachtsätze zur Anwendung.

Das Nähere ist auf den genannten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 21. Dez. 1886. (2667)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahn-Verband. Güter-Tarif, Theil II. Unsere Bekanntmachung vom 29. November cr. IIe 5759F erweitern wir dahin, dass in dem Umkartirungsverkehr von M o s k a u, Station der Moskau-Brester Eisenbahn, n a c h J a r o s l a w, Station der Moskau-Jaroslawer Eisenbahn, der publizirte Frachtsatz von 4,72 Kopeken pro Pud einschliesslich aller Nebengebühren in der Zeit vom 15./27. Dezember dieses bis 14./26. Dezember künftigen Jahres alten/neuen Stils für die sämmtlichen nachbenannten Artikel:

Blei- und Zink-Bruch, -Abfälle, Feil- und Hobelspäne, -Splitter,
Blei, unbearbeitet, in Blöcken, Mulden, Platten und Rollen (Walzblei) etc.,
Zink (Spiauter), unbearbeitet, (Rohzink) in Blöcken, Mulden, Platten, Zinkblech (Walzzink)

für Sendungen in Quantitäten von 600 bis 610 Pud pro Wagen gilt.

Bromberg, den 22. Dez. 1886. (2668)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen im Beiblatt.)

Beiblatt zu No. 101 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 29. Dezember 1886.

I. Offizielle Anzeigen.

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

4. Güterverkehr.

(Fortsetzung.)

Spiritusverkehr. Der laut unserer Bekanntmachung vom 13. Mai d. J. bis Ende 1886 gültige Ausnahmetarifsatz für Spiritus in Mengen von mindestens 10 000 kg von Lübeck nach Hamburg und Wandsbek für Sendungen von Libau in Höhe von 0,36 ℳ pro 100 kg wird bis zum 31. März 1887 verlängert und für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1887 auch auf gleichartige Sendungen von Reval, Königsberg und Danzig ausgedehnt.

Lübeck, den 22. Dezember 1886. (2669)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Eydtkuhnener Transit-Güter-Verkehr. Für diejenigen Gütersendungen aus Russland nach Eydtkuhnen, welche auf Eydtkuhnen gestellt sind, aber dort nur transitiren, d. h. ohne daselbst abgenommen zu werden, zum Weitertransport wieder aufgegeben werden, kommen in Zukunft für die dortselbst verwaltungsseitig stattfindende Umladung der Güter aus Russischen in Deutsche Wagen Umladegebühren nicht zur Erhebung.

Bromberg, den 22. Dez. 1886. (2670)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Theil I des Verbands-Güter-Tarifs für die **Niederländisch-Deutschen** Eisenbahn-Verbände tritt am 1. Januar 1887 der Nachtrag VII in Kraft, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güter-Klassifikation.

Hervorzuheben ist die Ermässigung der Fracht für Wagenladungen von 5000 kg der Güter des Spezial-Tarifs III. Die Frachterhöhung für „Charpie-Baumwollfliesse (gekrempelte Charpie-Baumwolle, medizinische Verbandwatte)“ hat erst vom 15. Februar 1887 ab Gültigkeit.

Elberfeld, den 22. Dezember 1886. [2671]
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn-Verkehr Bromberg-Erfurt. Am 1. Januar 1887 tritt Nachtrag III zum Güter-Tarif in Kraft. Derselbe enthält Entfernungen für die am 1. Januar 1887 für den Wagenladungsgüterverkehr zur Eröffnung kommende Haltestelle Glaserberg, sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Die hierdurch herbeigeführten Erhöhungen gelten erst vom 15. Februar 1887 an. Nachträge sind zum Preise von 0,05 ℳ für das Stück bei den Abfertigungsstellen käuflich zu haben. Nähere Auskunft ertheilt die unterzeichnete Verwaltung. [2672]

Erfurt, den 22. Dezember 1886.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Nachtrag II zum Gütertarif Elberfeld-Erfurt und Thüringische Privatbahnen. Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und der Eisern-Siegener Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Thüringischen Privatbahnen andererseits vom 1. April 1886 tritt mit Gültigkeit vom 1. Januar 1887 der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält neben Aenderungen beziehungsweise Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger Entfernungen und Sätze für die neu einbezogenen Stationen Bischleben, Frankleben, Gehlberg, Lützkendorf, Mücheln und Radis des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, für Station Veilsdorf der Werrabahn, sowie für Breckerfeld, Dahlerau, Dahlhausen a. d. Wupper und Kalk B. M. und endlich abgeänderte, theilweise erhöhte Entfernungen und Sätze für verschiedene Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld. Die Frachtsätze, soweit sie bisher billiger waren, bleiben jedoch noch bis zum 15. Februar 1887 in Gültigkeit.

Elberfeld, den 23. Dezember 1886. [2673]
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Im **Süddeutschen Verbandsgüterverkehr mit Oesterreich-Ungarn** wird mit Gültigkeit vom 1. Januar 1887 der Theil V Heft No. 2 des Gütertarifes ausgegeben, welcher Frachtsätze für Steinkohlen und Kokes von Stationen der K. Eisenbahndirektion Köln (lksrh.) und der Bayerisch-Pfälzischen Eisenbahnen nach Tiroler Stationen enthält. Der Tarif wird von den betheiligten Endbahnen gegen Entrichtung von 10 ₰ bezw. 5 Kreuzer Oe. W. an Interessenten abgegeben. [2674]

München, den 23. Dezember 1886.
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Die Station Pfungstadt der Main-Neckar-Bahn wird mit sofortiger Wirksamkeit in den Main-Neckar-Bahn-Badischen Güterverkehr — Südwestdeutsches Tarifheft No. 6 — einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen, sowie unser Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 21. Dezember 1886.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion (2675)
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Berlin-Sächsischer, Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer, Braunschweig-Magdeburg-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer und Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. Die am 26. August 1885 veröffentlichte, vom 12. Januar d. J. bis zum 31. Dezember 1886 ausnahmsweise zugestandene Frachtberechnung für auf Schemelwagen verladenes Langeisen (Schienen, Röhren, Konstruktionseisen etc.) bleibt unter Aufrechterhaltung der gestellten Bedingungen in den vorbezeichneten Verbandsgüterverkehren über den 31. d. Mts. hinaus **bis auf Weiteres** gültig.

Dresden, den 22. Dezember 1886. (2676)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Am 1. Januar 1887 treten die Nachträge XI zum Gütertarifheft 1 und X zum Gütertarifheft 2 in Kraft.

Dieselben enthalten neben Aenderungen und Berichtigungen, Aufhebung der Tarifsätze für Probstzella im Verkehr mit Weisskirchen am Taunus, neue Entfernungen und Sätze für Glaserberg des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Erfurt, sowie abgeänderte Entfernungen und Sätze für Probstzella des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und verschiedene Stationen der Werra-Eisenbahn.

Insoweit hiermit Erhöhungen der bisherigen Tarifsätze verbunden sind, treten dieselben erst mit dem 15. Februar 1887 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen, woselbst auch die Nachträge zu haben sind.

Erfurt, den 20. Dezember 1886. (2677)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Am 1. Januar k. J. tritt der Nachtrag IV zum Gütertarif in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen des Stationsverzeichnisses und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, sowie Entfernungen für die neu einbezogene Haltestelle Glaserberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und ist bei den betheiligten Expeditionen zum Preise von 5 ₰ käuflich zu haben.

Erfurt, den 20. Dezember 1886. (2678)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokalvieh- etc. Tarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt und die Thüringischen Privatbahnen. Mit dem 1. Januar 1887 gelangt zu dem vorbezeichneten Tarife der Nachtrag II zur Einführung, welcher einige Ergänzungen der Tarifvorschriften enthält.

Der Nachtrag kann durch die Expeditionen der betheiligten Bahnen bezogen werden.

Erfurt, den 20. Dezember 1886. (2679)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Januar 1887 tritt für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Köln (linksrheinisch)** und der **Aachen-Jülicher** Eisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Magdeburg** andererseits ein **neuer Gütertarif** in Kraft.

Durch denselben werden aufgehoben:

1. der Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Magdeburg vom 1. Mai 1882.
2. der Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Braunschweig vom 1. Juni 1882,
3. der Gütertarif für den Norddeutschen Eisenbahn-Verband vom 1. April 1883 nebst Nachträgen, der letztgenannte Tarif jedoch nur insoweit, als derselbe sich auf den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg und Stationen der Aachen-Jülicher Eisenbahn bezieht.

Die in dem neuen Gütertarife für die Stationen Berlin (Lehrter Bahnhof) und Berlin (Potsdamer Bahnhof) enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze werden mit dem Eingangs genannten Tage in den Gütertarif Köln (linksrheinisch)-Berlin vom 1. Juli 1885 nachrichtlich übertragen.

Der neue Tarif hat ausser Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen

im Gefolge. Die letzteren gelangen erst mit dem 15. Februar 1887 zur Wirksamkeit.

Näheres ist bei den Güter-Expeditionen der betheiligten Bahnen zu erfahren, woselbst auch der Tarif zum Preise von 1,30 ℳ käuflich zu haben ist.

Köln, den 29. Dezember 1886. (2680)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahn - Güter - Verkehr Frankfurt a./M. - Köln (linksrheinisch). Mit dem 1. Januar 1887 tritt der Nachtrag IX zum Staatsbahn-Gütertarif Frankfurt a./M.-Köln (linksrheinisch) in Kraft.

Derselbe enthält Berichtigungen sowie für die Stationen Frankfurt a./M., Hanau und Höchst a./M. des Direktions-Bezirks Frankfurt anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Tarifentfernungen und Frachtsätze; ferner Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neu eröffneten Stationen Altenahr, Bleialf, Dernau, Mayschoss, Pronsfeld und Walporzheim des Direktions-Bezirks Köln (links). Wegen der durch den Nachtrag eintretenden Frachterhöhungen wird auf die auf von der Königlichen Eisenbahn-Direktion Köln (rechtsrh.) durch den Deutschen Reichs- etc. Anzeiger und die Vereinszeitung unterm 15. November d. J. erlassene Bekanntmachung Bezug genommen.

Das Nähere ist durch die Expedition zu erfahren, durch welche auch der Tarifnachtrag zu beziehen ist.

Frankfurt a./M., den 17. Dezember 1886.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königl. Eisenbahn-Direktion. (2681)

Im Staatsbahnverkehr **Frankfurt a./M.-Magdeburg** (Braunschweig) tritt am 1. Januar n. Js. für Eisenerz- etc. Transporte zwischen Sangerhausen und Vienenburg der Ausnahmefrachtsatz von 0,34 ℳ für 100 kg in Kraft.

Frankfurt a./M., den 16. Dezember 1886.
Namens der betheiligten Verwaltungen
Königl. Eisenbahn-Direktion. (2682)

Ausnahme - Tarif vom 1. August 1886 für die Beförderung von Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet sowie von Ruhrkokes nach den Hochofenstationen jener Gebiete. Die Station Merklinde wird vom 1. Januar 1887 ab für den Versand von Kokes zum Hochofenbetrieb in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen. Das Nähere ist bei den betreffenden Güter - Expeditionen zu erfahren.

Köln, den 20. Dezember 1886. (2683)
Namens der betheiligten Verwaltungen
Königl. Eisenbahn-Direktion (rechtsrh.).

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güter-Verkehr. Am 1. Januar 1887 übernimmt die Königliche Eisenbahn-Direktion rechtsrheinische hierselbst die Geschäftsführung im Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Güter-Verkehre und werden von diesem Tage ab alle Aenderungen und Ergänzungen, welche jenen Verkehr betreffen, durch die genannte Verwaltung im Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger sowie in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gültig publizirt.

In dem Vorwort des Güter-Tarifs vom 1. August 1884 wird am 1. Januar 1887 im zweiten Absatz hinter „Königliche Eisenbahn-Direktion zu Köln“ das Wort „(linksrheinisch)“ in „(rechtsrheinisch)“ abgeändert.

Köln, den 20. Dezember 1886. (2684)
Königliche Eisenbahn - Direktion (linksrheinische) zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 10. Februar 1887 ab wird der durch den **Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisen etc.** von Deutschen Stationen nach Grajewo transito für die Station Braunschweig eingeführte Tarifsatz für Acker- und landwirthschaftliche Geräthe etc. in Mengen unter 5 000 kg — Seite 20 des Tarifs — von 2,07 ℳ auf 3,07 ℳ erhöht.

Bromberg, den 22. Dezember 1886. (2685)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg - Bayerischer Eisenbahn-Verband. Herausgabe des 2. Nachtrages zum Magdeburg-Bayerischen Gütertarif. Am 1. Januar 1887 tritt der 2. Nachtrag zum Magdeburg - Bayerischen Verbands-Gütertarif vom 1. Oktober 1885 in Kraft, durch welchen u. A. Frachtsätze für die in den Verkehr neu aufgenommenen Stationen Kreiensen und Patzetz des Direktionsbezirks Magdeburg, sowie für die Station Blankenburg a/H. der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn und die Station Tangermünde der Stendal-Tangermünder Eisenbahn, ferner für die Stationen Eichhofen, Grosshessellohe, Ingolstadt (Lokalbahnhof), Reichertshofen, Rossstall, Rupprechtsstegen und Vorra der Bayerischen Staatsbahnen eingeführt werden. Ausserdem enthält der Nachtrag die Aufhebung des bisherigen Ausnahmetarifs 7 für Petroleum von Braunschweig nach einigen Bayerischen Stationen, einige Aenderungen der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 für Holz zwischen Eisenstein und einzelnen Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg, neue Ausnahmefrachtsätze für Flussspath, Schwerspath und Gyps zwischen Ballenstedt einerseits und Passau und Regensburg-Donaulände andererseits, eine Bestimmung über die Beförderung gebrauchter, leer nach Bayern zurückgehender Bierfässer in Bier - Spezialwagen und die Aufhebung des Ausnahmetarifs 3 für Steine zwischen Kothmaissling und Potsdam.

Exemplare des Nachtrags sind durch die betheiligten Güterexpeditonen zu beziehen.

Magdeburg, den 18. Dezember 1886. (2686)
Königliche Eisenbahndirektion,
als betriebsführende Verwaltung.

Der bisherige Frachtsatz Alsdorf-Rothe Erde für die Beförderung von Steinkohlen, Cokes etc. in Wagenladungen von 10 000 kg von 0,11 Mark pr. 100 kg bleibt auch über den 1. Januar 1887 hinaus bis auf Weiteres in Gültigkeit.

Köln, den 29. Dezember 1886. (2687)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Schlesisch - Polnischer Verband - Verkehr. Die im Nachtrag X zum Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarif vom 1. Dezember d. J. unter A und BIII enthaltenen Aenderungen des Betriebs-Reglements bezw. der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation treten mit Gültigkeit vom 1. Januar k. J. auch für den Schlesisch - Polnischen Verband - Verkehr in Kraft.

Breslau, den 23. Dezember 1886. (2688)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn - Verkehr Berlin - Breslau. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1887 treten für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II von den Oberschlesischen Hüttenstationen nach Swinemünde transito seewärts Ausnahmefrachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen sowie unser Verkehrs - Büreau Auskunft ertheilen. Die bezüglichen Kontrolvorschriften für den Ausfuhr über Stettin gelten auch für die Ausfuhr über Swinemünde.

Breslau, den 25. Dezember 1886. (2689)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn - Verkehr Breslau - Erfurt. Am 1. Januar 1887 erscheint Nachtrag V zum Gütertarif. Derselbe enthält neue Tarifkilometer für die Haltestellen Glaserberg des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt und Veilsdorf der Werra-Eisenbahn, Ergänzungen zu den Ausnahme-Tarifen, sowie Aenderungen und Berichtigungen. Insoweit durch letztere Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten diese erst vom 15. Februar 1887 ab in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Exemplare des Nachtrags zum Preise von je 0,05 Mark zu haben sind.

Erfurt, den 24. Dezember 1886. (2690)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güstrow-Plauer Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 5. Dezember 1886, dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Plau-Wendisch-Priborn, sind folgende Tarifnachträge, enthaltend Tarifsätze zwischen den Stationen Ganzlin und Wendisch-Priborn und den übrigen Stationen der Güstrow-Plauer Eisenbahn, in Kraft getreten:

Nachtrag II zum Lokal-Personentarif,
„ VI „ Lokal-Vieh- etc. Tarif und
„ VI „ Lokal-Gütertarif.

Exemplare dieser Nachträge sind von unseren Expeditionen käuflich für je 10 ₰ zu beziehen.

Ferner sind vom 14. d. Mts. ab für Sendungen von bezw. nach Ganzlin und Wendisch-Priborn und solchen Stationen fremder Verwaltungen, mit welchen Station Plau in direktem Verkehr steht, d. i.

im Mecklenburgischen Eisenbahnverband,
„ Hamburg-Mecklenburgischen Eisenbahnverband,
„ Nord-Ostsee Eisenbahnverband,
„ Hanseatisch-Ostdeutschen Eisenbahnverband,
„ Niederdeutschen Eisenbahnverband und
„ Rheinisch-Niederdeutschen Eisenbahnverband (Kohlen-Ausnahmetarif)

zwischen Plau und den genannten beiden Stationen sogen. Transitsätze eingerichtet worden, welche betragen:

Tarifkilometer	Zwischen Plau und	Frachtsätze für 100 kg in Mark							
		Eilgut	Stückgut	Allgemeine Wagenladungsklassen		Spezialtarife			
				A 1	B	A 2	I	II	III
9	Ganzlin	0,20	0,10	0,08	0,07	0,05	0,05	0,04	0,03
14	Wendisch-Priborn	0,32	0,16	0,12	0,10	0,08	0,07	0,06	0,04

Güstrow, den 17. Dezember 1886. Der Vorstand. (2691 RM)

Rheinisch - Westfälis[illegible]**ischer** (Rheinisch-Köln-Minder[illegible] Ber- gisch-Märkisch-Belgis[illegible]h- Märkisch - Grand [illegible] **Deutsch-Belgisch**[illegible] den vorbezeich[illegible]en werden mit G[illegible]1887 ab die Güt[illegible]ferner im Deuts[illegible]ie Güter der A[illegible] und 11 und [illegible]tfälisch-Bel- gis[illegible] die Güter der [illegible] 7a, 7b, 8 und 10 [illegible]itäten unter 10 000 [illegible]ndestens 5000 kg pro [illegible]rachtzahlung für dieses [illegible]en Sätzen des Spezial- [illegible]dert, wenn nicht der be- tre[illegible]arifsatz für 10 000 kg eine billi[illegible]racht ergibt.

Diese Bekanntmachung wurde während des Druckes zurückgezogen.

Köln, den 27. Dezember 1886. (2691a)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Am 1. Januar 1887 gelangt zum **Lokal-Güter-Tarif** des Eisenbahn-Direktionsbezirks (linksrheinisch) Köln der Nachtrag IX zur Ausgabe.

Derselbe enthält:

1. Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Altenahr, Bleialf, Dernau, Mayschoss, Pronsfeld und Walporzheim.
2. Anderweite Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen verschiedenen Stationen.
3. Ausscheiden der Station Cranenburg aus dem Lokalverkehr.
4. Eine Ergänzung.

Exemplare des Nachtrags sind bei den sämmtlichen diesseitigen Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 29. Dezember 1886. (2692)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Köln (linksrheinisch)** und der **Aachen-Jülicher Eisenbahn** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Erfurt** und der **Thüringischen Privatbahnen** andererseits vom 1. März 1886 tritt am 1. Januar 1887 der 3. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Altenahr, Bleialf, Dernau, Mayschoss, Pronsfeld und Walporzheim des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch);
2. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Bischleben, Frankleben, Gehlberg, Lützkendorf und Mücheln des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt;
3. Tarifsätze für den Verkehr zwischen den vorgenannten Stationen und der Station Meiningen W. B.;
4. Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs 3 für Langeisen;
5. Aufhebung der Entfernungen und Tarifsätze für den Verkehr zwischen den südlich von Boppard und Beckingen gelegenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und der Station Probstzella;
6. Berichtigungen.

Näheres ist bei den Güterexpeditionen der Verbandsbahnen zu erfahren.

Köln, den 29. Dezember 1886. (2693)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband Theil II. Tarifheft 1. Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs 16 B für Rohzink bei Aufgabe von 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen und der für denselben ausgeworfenen Kürzungsbeträge wird vom 1. Januar 1887 ab bis auf Weiteres, längstens bis zum 31. Dezember 1887 verlängert. Die Frachtsätze desselben im Verkehr von Friedrichshütte betragen jedoch ohne Kürzung vom 1. Januar 1887 an:

nach Brünn K. F. N. B.	nach Marchegg, Wien u. Floridsdorf K.F.N.B.
1,68	2,00

Mark für 100 kg.

Breslau, den 23. Dezember 1886. (2694)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Für den Pfälzisch-Badischen Güterverkehr (Heft 8 des Südwestdeutschen Verbandsgütertarifs) gelangt mit Gültigkeit vom 1. Februar 1887 ein neues Tarifheft zur Einführung. Dasselbe enthält gegen die seitherigen Frachtsätze theilweise Ermässigungen, theilweise Erhöhungen, und zwar letztere für Mannheim im Verkehr mit den Pfälzischen Stationen Bobenheim, Frankenthal und Oggersheim.

Bis zum Erscheinen des neuen Tarifheftes ertheilen die Tarifbüreaus der Pfälzischen und diesseitigen Verwaltung nähere Auskunft.

Karlsruhe, den 20. Dezember 1886.
Generaldirektion (2695)
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband-Verkehr Theil II, Tarifheft 2. Der bis 31. Dezember d.Js. eingeführte Ausnahmetarif 11 G. für Chamottesteine, Chamotteziegel und Chamottemörtel bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief u. Wagen von Saarau nach Wien etc. von 1,15 ℳ für 100 kg bleibt bis auf Weiteres bestehen und findet fortan auch auf gewöhnliche Thonerde und feuerfesten Thon bei Aufgabe in den obenbezeichneten Mengen Anwendung.

Breslau, den 17. Dezember 1886. (2696)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Januar 1887 tritt zum **Staatsbahntarif Bromberg - Altona** der dritte Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält ausser einzelnen Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen und der besonderen Tarifvorschriften Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen der Theilstrecken Praust - Carthaus, Simonsdorf-Tiegenhof, Jablonowo-Strasburg i. Westpr., ferner für Lessen, Osche, Roggenhausen und Wrotzlawken des Bezirks Bromberg, sowie Lanz des Bezirks Altona.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die Billetexpeditionen zu beziehen.

Bromberg, den 18. Dezember 1886. (2697)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee-Verband. Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehr zwischen Eidelstedt einerseits und Stationen der Holsteinischen Marschbahn bezw. der Westholsteinischen Bahn andererseits ermässigte Ausnahmesätze für Getreide, Hülsenfrüchte etc. in Kraft, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind.

Altona, den 20. Dezember 1886. (2698)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn. Tarifangelegenheit. In den ab 1. Dezember 1884 gültigen Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen und Kokes von Stationen des Eisenbahndirektions - Bezirkes Breslau nach Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und nach Station Reichenberg Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn wird mit sofortiger Gültigkeit der Artikel „Steinkohlen - Briquettes" unter Beibehaltung der für Steinkohlen und Kokes gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen mit aufgenommen.

Wien, am 20. Dezember 1886. (2699)
Die Direktion.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschafts-Verkehr. Einführung der Ausnahmetarife, sowie des Nachtrages I zu den seit 1. November 1886 gültigen Tarifheften 1 bis 5.

Der laut erst ergangener Bekanntmachung für die obbezeichneten Tarife auf den 1. Januar festgesetzte Einführungstermin wird wegen eingetretener unvorhergesehener Hindernisse auf den 15. Januar verschoben.

Wien, im Dezember 1886. (2700)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Januar 1887 tritt **zum Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr des Thüringer Verbandes** vom 1. März 1880 der Nachtrag XXIII und ferner zum Retourbillettarif des Thüringer Verbandes der Nachtrag IV in Kraft, enthaltend neue Tarifsätze für den Verkehr mit Stationen der Saal-Eisenbahn, sowie Tarifsätze für den Verkehr mit Stationen der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn.

Näheres durch die Billetexpeditionen.

Erfurt, den 20. Dezember 1886. (2701)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem Tage der Eröffnung der Strecke Hajdu-Nánás-Büd-Szent-Mihály der in Verwaltung der Kön. Ungar. Staatseisenbahnen stehenden Debreczen-Hajdu-Nánáser Eisenbahn tritt ein neuer Personentarif sowie zum Tarif für die Güterbeförderung (Theil II) der Nachtrag II in Kraft. Exemplare des neuen Personen-Tarifs, sowie des vorerwähnten Nachtrages sind im Tarifbüreau der Kgl. Ungar. Staats-Eisenbahnen zu beziehen.

Budapest, am 17. Dezember 1886. (2702)
Die Direktion.

---

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Die Inhaber der 4prozentigen Prioritäts-Obligationen der Altona - Kieler Eisenbahn III. und IV. Emission, sowie der Berlin - Hamburger Eisenbahn II. Emission, für welche das durch die Bekanntmachung des Herrn Finanzministers vom 1. Mai 1886 auf Grund des Gesetzes vom 17. Mai 1884 (Ges.-S. S. 129) und des ferneren Gesetzes vom 23. Februar 1885 (Ges.-S. S. 43) erfolgte Angebot des Umtausches dieser Obligationen gegen Schuldverschreibungen der 3½ prozentigen konsolidirten Staatsanleihe als angenommen zu gelten hat, welche mithin zum Umtausch bereits a b g e s t e m p e l t sind, werden hierdurch aufgefordert, die genannten Obligationen nebst den nicht fällig gewordenen Zinsscheinen und Talons vom 3. Januar 1887 ab behufs Umtausches gegen Staatsschuldverschreibungen einzureichen, und zwar bei der Königlichen Eisenbahn - Hauptkasse im hiesigen Bahnhofsgebäude, oder bei den Königlichen Eisenbahn - Betriebskassen zu Berlin (Dir.-Bez. Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg. Die Obligationen sind — für jede Anleihe besonders — mit einem Verzeichniss, in welchem die einzelnen Stücke, nach den Werthgattungen getrennt, nach ihrer Nummer-

folge aufzuführen sind, abzugeben bezw. einzureichen. Formulare zu den Verzeichnissen können bei den vorgenannten Kassen vom 30. d. Mts. ab unentgeltlich entgegengenommen werden. Ueber die abgegebenen Obligationen erhalten die Einlieferer eine Empfangsbescheinigung, gegen deren Rückgabe, unter gleichzeitiger Ausstellung einer Bescheinigung über den Empfang der Staatsschuldverschreibungen, diese Letzteren mit den Zinsscheinen vom 1. Januar 1887 ab und Talons ausgehändigt werden.

Die Ausantwortung der Umtauschstücke wird nach Möglichkeit beschleunigt werden und Wünsche auf Ausreichung von Stücken in bestimmter Höhe, soweit möglich, Berücksichtigung finden. Denjenigen Einsendern, welche die Obligationen durch die Post einsenden, wird eine Empfangsbescheinigung nicht zugestellt; dieselben erhalten vielmehr ein Formular zu der über den Empfang der Staatsschuldverschreibungen ihrerseits zu ertheilenden Bescheinigung, welches mit Unterschrift versehen zurückzureichen ist, woraufhin dann die Staatsschuldverschreibungen mit den zugehörigen Zinsscheinen und Talons übersandt werden. Die Uebersendung erfolgt unter Angabe des vollen Werthes, wenn nicht seitens des Einsenders eine geringere Bewerthung ausdrücklich gewünscht wird.

Bei dem Umtausch sind die zu den Obligationen gehörigen Zinsscheine vom 1. Januar 1887 ab nebst den Talons mit abzuliefern. Fehlen Zinsscheine, so muss der Werth derselben baar eingezahlt werden; eine Anrechnung der etwa fehlenden 4prozentigen Zinsscheine auf die neuen $3^1/_2$prozentigen Zinsscheine ist nicht angängig.

Altona, den 25. Dezember 1886. (2703)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Werra - Eisenbahn. Die Einlösung der am 31. Dezember fälligen Koupons unserer 4 pCt. Prioritätsanleihe I. Em. — Koupons 6 — sowie unserer 4 pCt. Prioritätsanleihe vom 1. Januar 1886 — Koupons 2 — erfolgt ausser durch unsere Hauptkasse hier und durch unsere sämmtlichen Billet-Expeditionen, durch die Filiale der Mitteldeutschen Kreditbank allhier, die Herren Mendelssohn & Co. in Berlin, die Mitteldeutsche Kreditbank in Berlin und Frankfurt a. M., die Herren B. M. Strupp in Meiningen und Gotha, durch die Coburg-Gothaische Kredit - Gesellschaft in Coburg, Herren Becker & Co. in Leipzig, durch die Leipziger Diskonto - Gesellschaft daselbst und durch die Filiale der Bank für Handel und Industrie in Frankfurt a. M.

Gleichzeitig bemerken wir, dass von unserer $4^1/_2$ pCt. Prioritätsanleihe, rückzahlbar und zinslos seit 7. April 1885,

5 Stück, Abth. A No. 1050, 1051, 1052, 1161 und 1933 à 1500 ℳ,
5 Stück, Abth. B No. 1360, 2265, 2363, 3567 und 4190 à 600 ℳ,
13 Stück, Abth. C No. 1521, 2553, 2736, 2738, 2963, 4321, 4456, 5160, 6503, 6571, 8076, 8650 und 9166 à 300 ℳ

zur Einlösung noch nicht präsentirt sind.

Meiningen, den 14. Dezember 1886. (2704)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Die Inhaber der 4prozentigen Prioritäts-Obligationen

der Altona-Kieler Eisenbahn III. und IV. Emission,
der Berlin - Hamburger Eisenbahn II. Emission und
der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn,

welche das Angebot des Umtausches gegen Schuldverschreibungen der $3^1/_2$prozentigen konsolidirten Staatsanleihe nicht angenommen haben, deren Obligationen somit nicht zum Umtausch abgestempelt sind und gemäss der unsererseits unter dem 25. Juni 1886 veröffentlichten Bekanntmachung des Herrn Finanzministers zur baaren Rückzahlung gekündigt sind, werden hierdurch aufgefordert, vom 3. Januar k. Js. ab bei der Eisenbahn-Hauptkasse im hiesigen Bahnhofsgebäude gegen Einreichung der Obligationen selbst und der zugehörigen Talons und bisher nicht fällig gewordenen Zinsscheine den Nennwerth ihrer Obligationen in Baar entgegen zu nehmen. Die Obligationen sind in einem gleichzeitig einzureichenden Verzeichniss — für jede Anleihe besonders — nach den Werthgattungen getrennt, aufzuführen. Formulare zu diesen Verzeichnissen können sowohl bei der Einlösungsstelle — der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse hierselbst — als auch bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg unentgeltlich entgegengenommen werden.

Für die etwa bei der Einlieferung fehlenden Zinsscheine wird der volle Werth derselben gekürzt werden.

Für die zur Einlieferung kommenden Hamburg-Bergedorfer Obligationen wird auf den am 1. September 1887 fälligen Zinsschein für die

Serie I 40 ℳ, Serie II 20 ℳ, Serie III 10 ℳ und Serie IV 2 ℳ

als Stückzinsen für die Zeit vom 1. September 1886 bis 31. Dezember 1886 gezahlt werden.

Altona, den 25. Dezember 1886. (2705)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Die zum Umtausch gegen Schuldverschreibungen der $3^1/_2$ pCt. konsolidirten Preussischen Staats-Anleihe abgestempelten

4prozentigen Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1851,
4prozentigen Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1850,
4prozentigen Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen Lit. B. und
4prozentigen Braunschweigischen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1881

sind mit den Zinsscheinen über die vom 1. Januar 1887 ab laufenden Zinsen, sowie mit Talons

vom 3. Januar 1887 ab
bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Magdeburg,

welche den Umtausch bewirkt, einzureichen.

Bei der genannten Kasse werden auch diejenigen Obligationen, welche nicht zum Umtausch abgestempelt und daher zur Rückzahlung gekündigt sind, vom gleichen Zeitpunkte ab gegen Einlieferung der Stücke nebst Talons und Zinsscheinen über die Zinsen vom 1. Januar 1887 ab zum Nennwerth eingelöst.

Fehlen bei den zum Umtausch kommenden Obligationen Zinsscheine, so ist der Baarbetrag derselben bei Empfangnahme der Staatsschuldverschreibungen, welche mit Zinsscheinen vom 1. Januar 1887 ab laufend ausgehändigt werden, einzuzahlen oder bei Einsendung der Obligationen durch die Post der Postsendung beizufügen. Fehlen bei den zur Rückzahlung kommenden Obligationen Zinsscheine, so wird der Betrag vom Nennwerth gekürzt. Ausser Kours gesetzte Obligationen müssen vor Einlieferung wieder in Kours gesetzt werden.

Die zum Umtausch abgestempelten Obligationen können auch

bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (auf dem Potsdamer Bahnhof), zu Halberstadt und zu Braunschweig

zur Vermittelung des Umtausches eingereicht werden.

Die Einreichung der umzutauschenden Obligationen hat mittelst eines Verzeichnisses, in welches dieselben in aufsteigender Nummerfolge einzutragen sind, zu erfolgen. Dieser Nummerfolge entsprechend müssen die Obligationen und Zinsscheine geordnet und je mit einem Papierstreifen umschlossen sein, auf welchem die Anzahl der Stücke und der Name des Einlieferers anzugeben ist. Formulare zu diesen Verzeichnissen werden durch die vorgenannten Kassen vom 30. Dezember d. J. ab unentgeltlich verabfolgt. Ueber die eingereichten umzutauschenden Obligationen und Zinsscheine werden, falls der Umtausch nicht Zug um Zug erfolgen kann, von den annehmenden Kassen Empfangsbescheinigungen ausgestellt, welche bei der durch dieselbe Kasse erfolgenden Aushändigung der Staatsschuldverschreibungen zurückzugeben sind. Sobald letztere zur Abholung bereit liegen, werden die Einlieferer portopflichtig davon benachrichtigt. Ueber die durch die Post eingehenden umzutauschenden Obligationen werden Empfangsbescheinigungen nur auf Verlangen ertheilt. Für die mit der Post eingereichten Obligationen werden die Staatsschuldverschreibungen gleichfalls durch die Post unter voller Werthangabe übersandt, falls ein Anderes nicht bestimmt wird. Der Empfänger hat umgehend Quittung zu erheilen. Für den Umtausch stehen Staatsschulverschreibungen in Stücken zu 5000, 2000, 1000, 500, 300 und 200 ℳ in beschränkter Anzahl zur Verfügung und werden bezügliche Wünsche der Obligationsinhaber thunlichst berücksichtigt werden. (2706)

Magdeburg, den 23. Dezember 1886.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Submissionen.

Verdingung von Lokomotivkesseln. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen 2 Stück vollständige Lokomotivkessel beschafft werden. Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau zur Einsicht aus und werden gegen postfreie Einsendung der Schreibgebühren von 3 ℳ unfrankirt abgegeben. Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Lokomotivkesseln“ zu dem am Mittwoch, den 5. Januar k. J., Vormittags 11 Uhr anstehenden Termine an das unterzeichnete Büreau einzureichen. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Breslau, den 18. Dezember 1886. (2707)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

(Fortsetzung der offiz. Anzeig. auf S. VIII.)

No. 24. Jahrgang 1886. Berlin, am 29. Dezember 1886.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 27. Dezember Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Kolli mit Buchstaben sign.:

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	14	1	Sack	Leder	53	1	Leipzig II.	Sächsische Stsb.	
2	A E	424	1	„	gefüllt	16	2	Frankfurt a/M.	Main-Neckarb.	
3	A L	—	1	Kollo	Rohr	9	3	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
4	A M	665/6	2	Fässer	Oel	282	4	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
5	A R F	3805	1	Kiste	Chokolade	16	5	„	„	
6	B	971	1	Ballen	?	45	6	Düren	„	
7	B O H	·	1	„	unbekannt	?	7	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
8	B U	1845	1	Kiste	gefüllt	?	8	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Konstanz-Eger.
9	C	3	1	„	Bücklinge	6,8	9	Gernrode	„	bez. Gernrode.
10	C G	1164/5	2	Kisten	unbekannt	145	10	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
11	C S	18544	1	Ballen	unbekannt	59	11	Oudenbosch	„	
12	E	—	1	—	eis. Laternenpfahl	134	12	Wismar	Mecklenb. Frd.-Frz.	
13	E C W	—	4	Pack	Strohpapier	—	13	Schwerin	„	
14	F W	253	1	Fass	leer		14	Frankfurt a/M. Ostbhf. Güt.-E.	Hessische Ludwigsb.	
15	G	6	1	—	eis. Maschinentheil	24	15	Oschatz	Sächsische Stsb.	
16	G M	3	1	Sack	Kartoffeln	30	16	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
17	G S	745 746	2	—	Schaukelpferde		17	Schönberg	Mecklenb. Frd.-Frz.	beschr. Schönberg.
18	H B	—	1	Fass	leer	–	18	Frankfurt a/M. Ostbhf. Güt.-E.	Hessische Ludwigsb.	
19	H B	282	1	Kiste	leer	—	19	„	„	
20	H R	2441/4	4	Kisten	unbekannt	287	20	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
21	J J	684 985	2	„	leer	9,5 10	21	Plauen i/V. Ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
22	J B	976	1	Fass	leer	—	22	Frankfurt a/M. Ostbhf. Güt.-E.	Hessische Ludwigsb.	
23	J P W	637	1	„	leer	—	23	„	„	
24	J St.	I	1	„	?	195	24	Meckenheim	Linksrh. Köln	
25	K	1	1	Fässchen	gefüllt	50	25	Guntersblum Stat.-Verw.	Hessische Ludwigsb.	
26	M	7	1	—	Waschbütte, neu		26	Frankfurt a/M. Ostbhf. Güt.-E.	„	
27	M	6869	1	Kiste	?	15	27	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
28	M R	580	1	„	gefüllt	86	28	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
29	O B	40	1	Ballot	Seidenstoff	14	29	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
30	R F H	5124	1	Kiste	—	17,5	30	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
31	T	538/9	2	Körbe	gefüllt	98	31	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Amsterdam.
32	T D C	1309	1	Kiste	gefüllt	62	32	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	Mit Begleitschein 208 der Main-Neckarbahn.
33	W	—	2	Säcke	Lumpen	60	33	Neuss	Linksrh. Köln	
34	W Z	2649	1	Fass	leer		34	Frankfurt a/M. Ostbhf. Güt.-E.	Hessische Ludwigsb.	
					B. Kolli mit Adr. sign.:					
35	Adresse	—	1	Korb	Oel	56	35	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
36	Gutberlet	—	1	Fass	leer	8	36	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a M	
37	G. W. Delius Malaga	—	2	Ballen	Feigen	23,5	37	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
38	K G. Schnitzler	1784	1	Korb	trockene Pflaumen	16	38	Crefeld	Linksrh. Köln	

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					C. Kolli mit Numm. sign.:					
39	—	40	1	Kollo	Leisten	2	39	Belgard	K. E.-D. Bromberg	
40	—	126	1	„	6 Stahlstangen	27,5	40	Oschatz	Sächsische Stsb.	
41	—	227	1	Stück	Gepäck	18	41	Herbesthal	Linksrh. Köln	
42	—	323	1	Fass	leer	12	42	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
43	—	3874	4	Kolli	Ofentheile	31	43	Göttingen	K. E.-D. Hannover	bez. Göttingen.
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
44	× weiss	—	{19 2 2}	— — —	Roststäbe Schieber Deckel	—	44	Schwerin	Mecklenb. Frd.-Frz.	
45	weiss	11	1	Stange	Flacheisen	8	45	Markneukirchen	Sächsische Stsb.	
46	CdL	9993	1	Kiste	unbekannt	245	46	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
47	IM	872	1	„	unbekannt	63	47	„	„	
48	25	506	1	Fass	leer	26,5	48	Markneukirchen	Sächsische Stsb.	
					E. Kolli ohne Signatur:					
49	—	—	1	Blechkanne	leer (alt)	—	49	Frankfurt a/M. Ostbahnhof	Hessische Ludwigsb.	
50	—	—	1	Bund	Eisen	60	50	Jablonowo	K. E.-D. Bromberg	
51	—	—	2	Fässer	leer	—	51	Frankfurt a/M. Ostbhf. Güt.-E.	Hessische Ludwigsb.	
52	—	—	4	Pack	braune Holzstoffpappen	100	52	Schwarzenberg	Sächsische Stsb.	
53	—	—	3	Kistchen	leer	23	53	Frankfurt a/M. Ostbhf. Güt.-E.	Hessische Ludwigsb.	mit Gepäckbeklebung: Wiesbaden-Kastel 54.
54	—	—	1	Korb	Kleider	—	54	Kastel	K. E.-D. Frankf. a/M.	
55	—	—	5	Körbe	leer (alt)	26	55	Frankfurt a/M. Ostbhf. Güt.-E.	Hessische Ludwigsb.	
56	—	—	2	Bund	Latten	20	56	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
57	—	—	2	—	unverpackte schmiedeeis. Maschinentheile	20	57	Glatz	K. E.-D. Berlin	
58	—	—	1	angebrochenes Päckchen	Nägel	—	58	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
59	—	—	1	Packet	4 leere gebrauchte Obstkörbe	5	59	Weida	Sächsische Stsb.	
60	—	—	2	Stangen	Reifeneisen	158,5	60	Markneukirchen	„	
61	—	—	2	Stäbe	Rundeisen	11	61	Altwasser	K. E.-D. Berlin	
62	—	—	1	Bündel	leere Säcke	—	62	Frankfurt a/M. Ostbahnhof	Hessische Ludwigsb.	
63	—	—	1	—	Thor- oder Thürschlüssel	—	63	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	
64	—	—	1	—	Viehgitter	—	64	Ahlen	„	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. No.	Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A C	—	2	—	Heerdplatten	12	1	M. Illye	Ungar. Stsb.	seit 25/11.
2	B	—	5	—	Wassereimer	10	2	Jaszberény	„	von Tiszolcz seit 30/11.
3	B	2048	1	Kiste	?	30	3	Nagy Kata	„	von Hatvan seit 24/11.
4	B M	—	10	Stück	Ofentheile	35	4	Gy.-Fehervar	„	seit 9/11.
5	G B	—	2	—	Eisenplatten	9,5	5	Ujszasz	„	von N. Béta seit 24/11.
6	H A	614 615	1 1	Kiste Bund	Barchent	231	6	Gyula	„	von Prossnitz seit 30/11.
7	K	—	2	—	Ofentheile	12	7	Arad	„	von Karansebes seit 8/11.
8	K	I	1	Sack	Nüsse und Maronen	70	8	Gyoma	„	von Kelenföld seit 5/11.
9	K K	89032 889	1 1	Kiste „	? ?	14 50	9	Szeged	„	seit 5/11.
10	K A	—	6	—	Wassereimer	30	10	Czegled	„	von Lucsatin seit 22/11.
11	L	1/6	6	Stück	Ofentheile	48	11	Arad	„	seit 12/11.
12	L A F	—	1	Pack	leere Säcke	18	12	„	„	„ 11/10.

Lfde. No.	Der Kolli: Signatur — Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
13	M	—	1	Sack	Hopfen	10	13	Mezötur	Ungar. Stsb.	von Tornallya seit 22/11.
14	M K T R	1308	1	Kiste	?	22	14	Gyoma	„	von Csaba seit 30/11.
15	Sz F	54	22	Brode	Zucker	243	15	Arad	„	von N.Surany seit 5/11.
16	Sz F	54	3	„	Zucker	14	16	„	„	von N.Surany seit 6/11.
17	E S Triest	700 4285	1	Kiste	?	31	17	Szeged	„	seit 29/11.
18	Máv	2858	1	Stück	Plache	50	18	Turkeve	„	von Budapest seit 2/12.
19	—	3	1	Pack	Winkeleisen	1,75	19	Arad	„	seit 12/10.
20	—	3 43577	1	Sack	gedörrte Zwetschen	57	20	Jaszbereny	„	seit 22/11.
21	—	4	1	Bund	leere Körbe	25	21	Bekes	„	von Szeged seit 6/12.
22	—	46	1	Ballen	Lodenstoff	26	22	Szaszvaros	„	v. Nagy Szeben seit 5/12.
23	—	—	1	Pack	Divantheil	11	23	Zám	„	von Szeged seit 20/11.
24	—	—	1	—	Egge	—	24	Oroshaza	„	von H. M.Vasarhely seit 10/10.
25	—	—	1	Fass	leer	13	25	Gy. Fehervar	„	von Arad seit 4/12.
26	—	—	1	Stück	Geschirr	1	26	Arad	„	seit 4/11.
27	—	—	1	—	Holzbettwand	14	27	„	„	„ 12/11.
28	—	—	2	—	Holzschüsseln	2	28	Szolnok	„	„ 13/10.
29	—	—	1	Stück	Eisenkessel	60	29	Arad	„	„ 12/11.
30	—	—	1	Kiste	unbekannt	66	30	„	„	„ 12/11.
31	—	—	1	Korb	—	2	31	„	„	„ 12/11.
32	—	—	1	„	leer	10	32	Szolnok	„	„ 11/11.
33	—	—	3	Stück	Ofenröhren	2,5	33	Arad	„	„ 4/11.
34	—	—	1	—	Ofentheil	2	34	Szolnok	„	von Budapest seit 9/11.
35	—	—	1	—	Plache	15,5	35	Oroshaza	„	seit 4/10.
36	—	—	44	Stück	Rechentafeln	—	36	Arad	„	„ 28/11.
37	—	—	20	„	Wärmflaschen	170	37	„	„	von Piski seit 3/12.

Nachtrag.

Lfde. No.	Signatur — Marke	No.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. No.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	E K	1212	1	Kollo	Farben	29,5	1	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
2	G S C	4018	1	Kiste	Glaswaaren	108	2	„	„	
3	K E	151	1	Lattenkiste	?	71	3	Aerschot	„	
4	S	186	1	Kiste	Kleineisenzeug	73	4	Anvers Bs.	„	
5	Soeur	—	1	Korb	?	8	5	Gheel	„	
6	Squilbri	—	1	—	Decke	18	6	Berlaer	„	
7	—	—	1	Fass	leer	30	7	Anvers Bs.	„	
8	B	12290	1	Kiste	Eisen	72	8	Arad	Ungar. Stsb.	von Kelenföld seit 15/12.
9	B M	—	1	Bund	leere Säcke	19	9	M. Berény	„	von Budapest seit 16/12.
10	B M	—	12	Stück	Ofentheile	35	10	Gy. Fehervar	„	seit 9/11.
11	E R Z	3211	1	Fass	Flüssigkeit	34	11	Arad	„	von Ujvidek seit 16/12.
12	G B	—	2	Stück	Eisenplatten	9	12	Nagy Kata	„	von Ujszasz seit 16/12.
13	H	1	1	Kiste	unbekannt	145	13	Arad	„	seit 28/11.
14	Æ	352	1	„	?	50	14	Szeged	„	von Budapest seit 15/12.
15	J. Z. Z.	943	1	„	?	224	15	Csaba	„	seit 16/12.
16	K	1	1	Fass	?	99,5	16	Ujszasz	„	ven Szolnok seit 11/12.
17	M	—	1	Sack	Hopfen	10	17	M. Tur	„	von Tornallya seit 21/11.
18	M K T K R	1908	1	Kiste	?	22	18	Gyoma	„	von Csaba seit 30/11.
19	R	—	2	Stück	Ofentheile	7	19	Arad	„	von Bazias seit 15/12.
20	—	—	1	Kiste	Bücher	66	20	„	„	seit 4/12.
21	—	—	1	Bund	Decken	11	21	Szolnok	„	„ 15/12.
22	—	—	1	—	Schwungrad	43	22	Szarvas	„	„ 4/12.
23	—	—	1	Bund	Stangen	23	23	Szolnok	„	„ 10/12.

7. Submissionen.

(Fortsetzung.)

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Oesterreichische Linien. Lieferung verschiedener Materialien. Die Lieferung von Eisen-, Stahl- und Metallwaaren, hydraulischen Bindemitteln, Leinen-, Woll-, Posamentier- und Seilerwaaren, Tapeten, Bürstenbinderarbeiten, Kautschuk-, Leder- und Glaswaaren, Fettwaaren, Fackeln, Firniss. Lacken, Farbwaaren, Chemikalien und anderer Artikel für die österreichischen Linien der Gesellschaft wird für das Jahr 1887 im Concurrenzwege vergeben.

Die Offerten sind mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte für verschiedene Materialien" bei der Centralleitung in Wien (I. Elisabethstrasse 9) oder bei der Betriebs-Direktion in Lemberg bis 10. Januar 1887, 11 Uhr Vormittags einzubringen und ist an der Kassa einer dieser Stellen ein Vadium in der Höhe von 5% des Lieferungswerthes zu erlegen.

Bei Lieferungsbeträgen unter fl. 2000.— wird von dem Erlage des Vadiums abgesehen.

Verzeichnisse der zu liefernden Materialien nebst den Bestimmungen für die Offertverhandlung, sowie die Lieferungsbedingnisse können bei der Material-Verwaltung in Wien und Lemberg eingesehen und behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden.

Wien, am 16. Dezember 1886. (2708)
Der Verwaltungsrath.

Verdingung von Metallen. Die im Rechnungsjahre 1887/88 erforderlichen 4 900 kg Antimon, 175 000 Eisen-, 4 950 kg Kupfer-, 700 kg Messing- und 1 030 kg Zink-Blech, 17 500 kg Block- und Walz-Blei, 950 kg Stahl-Draht, 7 760 kg Band-, 64 000 kg Façon- und Winkel-, 36 000 kg Feinkorn-Niet-, 65 000 kg Roststab-, 600 000 kg Stab- und 30 000 kg Sprengringprofil-Eisen, 18 000 kg Stangenkupfer, 4 000 kg Kupfer- und 1 500 kg Stahl-Rohre sowie 2 650 Stück Siederohre und 3 500 Stück Siederohr-Enden sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedarfs-Nachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse 10 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

Angebot auf Lieferung von Metallen Gruppe II

bis zum Eröffnungs-Termine am

Dienstag, den 11. Januar 1887, Vormittags 11 Uhr

an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 8. Februar 1887 ab. Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sind in No. 66 des Deutschen Reichs-Anzeigers vom 17. März 1886 veröffentlicht.

Magdeburg, den 20. Dezember 1886. (2709)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Betriebsmaterialien. Die im Rechnungsjahre 1887/88 erforderlichen

95 000 kg weissen Baumwollenabfall,
65 000 „ Putzjute,
1 000 Felle Putzleder,
580 kg Putzpulver,
4 200 Stück Putztücher,
27 000 „ Reiserbesen,
2 500 m Scheuerleinen,
7 425 Stück Piacababesen,
26 900 kg Plomben,
2 800 „ Plombirschnur,
50 „ Uhrleinen,
5 250 „ Bindfaden,
1 030 Stück Haarbesen,
2 245 „ Handfeger,
730 „ Kohlenkörbe,
3 000 kg Sackband,
400 Stück Scheuerbürsten,
380 „ Schrubber,
14 500 m Band- und Hohldochte, sowie Cordeldochte,
450 kg Küchendochte,
50 300 Stück Tafeldochte,
91 000 „ Glascylinder,
1 080 kg Kienöl,
8 560 „ Dextrin,
480 „ Gummiarabicum,
1 580 „ Kreide,
8 000 „ Graphit,
250 „ Stearinlichte,

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedarfsnachweisungen und Lieferungsbedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

Angebot auf Lieferung von Betriebsmaterialien

bis zum Eröffnungstermine am

Montag, den 17. Januar 1887 Vormittags 11 Uhr

an das diesseitige Materialienbüreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 5. Februar k. J. ab. Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Liefeungen" sind in No. 66 des „Deutschen Reichs-Anzeigers" vom 17. März 1886 veröffentlicht.

Magdeburg, den 21. Dezember 1886.
Kgl. Eisenbahndirektion. (2710)

(Fortsetzung der Submissionen auf S. XX des Inhaltsverzeichnisses.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.



